

MORZE
MARYNARZ POLSKI

NR 6/7 · CZERWIEC-LIPIEC 1949 · CENA 45 Zł

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Tak sobie siedzę i myślę: gdyby Szanowny Redaktor któregoś dnia znienacka zapytał mnie, co moim zdaniem jest najbardziej charakterystyczne dla Wybrzeża, prawdopodobnie po pięciominutowym namyśle odpowiedziałbym, że podnoszenie.

Bo i rzeczywiście — czegóż to tylko nie podnoszono już na Wybrzeżu — podnoszono wydajność, produkcję, sprawność, podnoszono wraki i poziom, a w ostatnim miesiącu podniesiono bandery we wszystkich jachtklubach Wybrzeża. Te, że się tak wyrażę, „podniesieniowe" uroczystości zainaugurowały nowy sezon letni nad morzem, który ze względu na zwiększony przydział upałów zapowiada się w tym roku wprost niebywale.

Zresztą, tak mówiąc między nami, na Wybrzeżu jest gorąco stale — okrągły rok. Jeśli nie od słońca, to od roboty. I zawsze jest coś nowego. Nabrzeże Śląskie w Gdyni np. otrzymało 6 nowych dźwigów polskiej konstrukcji, Stocznia Gdańska wodowała przedterminowo dwa nowe holowniki, w Szczecinie oddano do użytku nowe nabrzeże, przeznaczone do przeładunku węgla, a naszej flocie handlowej przybył nowy statek „Puck". A propos statki. Jeden z autorów w swym artykule wewnątrz niniejszego numeru pisze, że statki są jak ludzie. Bujda na tzw. resorach. Moim zdaniem statki są raczej jak — kury. A to dlatego, że wartość tak jednych jak i drugich w dużej mierze zależy od ich nośności.

A wracając na Wybrzeże, chciałem zaznaczyć, że nie trzeba się dziwić, iż wzbudza ono coraz większe zainteresowanie wśród społeczeństwa z całego kraju, które to społeczeństwo manifestując owo to zainteresowanie, zapowiada swój liczny udział w tegorocznych obchodach „Dni Morza".

Tymczasem zaś nadmorskie grody przygotowują się do przyjęcia gości, szykując im wszelkie możliwe udogodnienia, niespodzianki, tudzież atrakcje w postaci oryginalnej, autentycznej kąpieli w szmaragdowych falach Bałtyku i inne.



W sali gdyńskiego kina „Goplana" odbył się konkurs zespołów świetlicowych jednostek Marynarki Wojennej. Na zdjęciu: zespół Szkoły Specjalistów Morskich, który za swój występ otrzymał I nagrodę za całość programu.

Koła zbliżone do czynników miarodajnych (czy też odwrotnie — nigdy nie pamiętam) wyrażają przekonanie, że w tym roku wczasowicze i turyści będą ciągnąć nad morze jak nigdy przedtem i to nie tylko celem podziwiania widoków morskich, ale przede wszystkim celem bliższego zapoznania się z pracą portów. A propos port — przypomina mi się eksport. Bo czyż nie jest godnym zanotowania interesujący fakt, że wśród rozmaitych towarów eksportowanych, znalazły się ostatnio również i nasze czarne jagody, które służą jak wiadomo m. in. do produkcji pierogów ze śmietaną.

Widzicie Szanowny Redaktorze jak to czasem myśl ludzka umie robić zygzaki. Zacząłem zdanie od kół zbliżonych, a skończyłem na pierogach. Proszę się jednak temu nie dziwić — w ten upał wróciłem właśnie z plaży i jako taki jestem trochę w gorącej wodzie kąpany.

Zresztą co do „w gorącej wodzie kąpany", z góry mogę obiecać tę samą przyjemność każdemu z przyjezdnych. A prawdę mówiąc nie jest to ani pierwsza ani ostatnia atrakcja. Przygotowania do organizacji imprez „dniomorskich" są, w pełnym, przepraszam za wyrażenie, toku. Powstał specjalny Komitet Obchodu, który, jak to z góry można było się spodziewać wyłonił sekcje: transportową, aprowizacyjną i kwaterunkową. Przy tej okazji udało mi się dowiedzieć, że prawie wszystko będzie ruchome: mają być więc ruchome punkty wyżywienia, uruchomione zostaną dodatkowe urzędy pocztowe w Gdyni, Jastrzębiej Górze, Karwi i Juracie i tylko jeszcze dokładnie nie wiadomo, czy środki transportowe będą też ruchome. Ale zdaje się, że tak. Tak, tak, na pewno tak. Właśnie mam tu zapisane, że MZK zamierza powiększyć tabor i rozbudować sieć torów na liniach prowadzących na plaże (i to nie tylko na „Dni Morza"). Być może, że dla osób legitymujących się strojem kąpielowym będą przewidziane specjalne zniżki.

Co do innych imprez — to przewiduje się m. in. rzucanie, które odbędzie się przy pomocy wianków. Uczestnicy tej uroczystości będą mieli za zadanie trafić wiankiem z molo w Sopocie do morza położonego tamże, co z pewnością wywoła szereg zabawnych nieporozumień towarzyskich.

Ponadto w programie znajdą się wycieczki osobiste i grupowe po morzu tam i z powrotem celem podziwiania mew, horyzontu itp.

W tymże dniu odbędzie się również publiczne spuszczenie na wodę rudowęglowca, co niewątpliwie pozwoli szerszemu ogółowi zapoznać się bliżej z osiągnięciami naszych stoczni.

Oprócz tych atrakcji odbędą się również popisy orkiestr, zespołów świetlicowych oraz występy znanych artystów w Operze Leśnej w Sopocie. Na terenie Międzynarodowych Targów Gdańskich otwarta zostanie Ogólnokrajowa Morska Wystawa Problemowa, składająca się z sześciu zasadniczych działów: 1) Zagadnienia społeczno-polityczne, 2) Wybrzeże i ludność, 3) Porty, 4) Zaplecze, 5) Żegluga i stocznie, 6) Rybołówstwo.

Jak z tego wynika owych 100 000 gości, których przybycia Wybrzeże spodziewa się w okresie „Dni Morza", będzie miało trudny wybór zwłaszcza, że w Gdyni bawi już od pewnego czasu extra-super-hiper nowoczesna, o prawdziwym napędzie elektrycznym karuzela, ciesząca się nie mniejszym powodzeniem niż II Festiwal Sztuk Plastycznych w Sopocie.

Jednym słowem Redaktorze przyjeżdżajcie, bo warto — chociażby nawet na tej karuzeli... Co do pogody, to ja już porozumiem się z PIHM-em. Załatwi się na miejscu.

Ściskam obie dłonie



W lokalu Zarządu Głównego LM w Warszawie zorganizowana została Ogólnokrajowa Wystawa Modelarstwa. Otwarcia wystawy dokonał przodownik pracy stoczniowej Stanisław Sołdek (na zdjęciu) w obecności Prezesa Zarządu Głównego LM wiceministra Salcewicza i licznie zebranej publiczności. Na wystawę nadesłano kilkadziesiąt modeli z różnych okolic Polski. Piękne modele są przeważnie dziełem pracy zbiorowej Kół Ligi Morskiej i Służby Polsce. Wystawa zyskała dużą popularność wśród zwiedzających ją osób, przybywających nie tylko z Warszawy, ale i z odległych okolic kraju.



W Gdyni odbył się Zjazd aktywu Ligi Kobiet Rodzin Wojskowych i Pracowników Instytucji Wojskowych przy Marynarce Wojennej. Na zdjęciu obok: moment z obrad Zjazdu.

Fot. WAF



ZWYCIĘSKIE LATA

DR INŻ. JÓZEF SALCEWICZ
PREZ. ZARZ. GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ

Tegoroczne „Dni Morza" zbiegają się niemal w czasie z piątą rocznicą wyzwolenia pierwszego skrawka Polski spod hitlerowskiej niewoli. Pięć lat temu powstała nowa, Odrodzona Polska Ludowa, pięć lat temu w wyzwolonym Chełmie 22 lipca został wydany Manifest Lipcowy, który obwieszczał o przejęciu władzy przez masy ludowe z klasą robotniczą na czele. W Manifeście tym rząd obozu demokracji ludowej wzywał naród do walki o całkowite wyzwolenie Polski spod niemieckiej okupacji, od rodzimych i obcych wyzyskiwaczy.

Sprawy morskie znalazły również właściwy wyraz w słowach Manifestu, głoszącego walkę o wyzwolenie Wybrzeża, zapowiadającego uzyskanie nowej, znacznie szerszej granicy morskiej nad Bałtykiem. Wytyczne Manifestu Lipcowego zostały w pełni zrealizowane. Szlak Polski Odrodzonej nad Bałtyk zaczął się pod Lenino, a skończył pod Gdańskiem, Gdynią, Kołobrzegiem i Szczecinem. Bohaterska Armia Radziecka i walczące u jej boku Wojsko Polskie uwolniły nasze Wybrzeże dając nam szeroki dostęp do morza. Od Braniewa po starosłowiański Szczecin, na przestrzeni 500 kilometrów odzyskaliśmy granicę morską. Dzięki zwycięstwom oswobodzicielskiej Armii Czerwonej oraz braterskiej pomocy Związku Radzieckiego naród polski nie tylko odzyskał wolność i niepodległość, lecz również i ziemie zachodnie z szerokim i dogodnym dostępem do morza.

W okresie „Dni Morza" sumujemy sukcesy naszej pracy na Wybrzeżu, sumujemy nasze osiągnięcia i rozpatrujemy perspektywy dalszego rozwoju, dalszych zwycięstw. Jakże inaczej obchodzono „Święto Morza" przed wojną. Klika sanacyjna starała się wszelkimi sposobami odwrócić uwagę narodu od spraw wewnętrznych, i istotnej sytuacji międzynarodowej, od narastających przeciwności między klasami wyzyskiwaczy i wyzyskiwanych, od potęgujących się kryzysów i załamań gospodarki morskiej, uzależnionej całkowicie od obcych mocarstw i zwracała całą uwagę narodu na sztucznie wysunięte i podsycane zagadnienia uzyskania kolonii, choćby drogą agresji.

Burżuazja na czele z rządzącą kliką pułkowników snuła sny o imperialistycznej potędze, o rentownych plantacjach z tysiącami czarnych niewolników. Nie wystarczało jej wyzyskiwanie polskich mas robotniczych.

Głęboka przemiana, jaka dokonała się w Polsce po wojnie, spowodowała radykalne odsunięcie od wpływu na politykę państwa wstecznych i wrogich klasie robotniczej tendencji i przeżytków minionych lat, hamujących rozwój gospodarczy kraju. Przejęcie władzy przez lud, upaństwowienie podstawowych dziedzin gospodarki a przede wszystkim wielkich i średnich zakładów przemysłowych, przeprowadzenie reformy rolnej oraz przejście na planową gospodarkę, stworzyło nowe, silne podstawy dla rozwoju naszej gospodarki narodowej. Gospodarka morska uzyskała dzięki temu wielkie perspektywy rozkwitu. O tym jak wykorzystaliśmy na morzu te wielkie możliwości które dał nam nowy ustrój Polski Ludowej, świadczy imponujący dorobek czterech lat, jakie upłynęły od chwili odzyskania szerokiego Wybrzeża.

Z ruin i zgliszcz wojennych, ofiarną i świadomą pracą klasy robotniczej, dźwignęliśmy nasze porty, flotę, stocznie i rybołówstwo. Zniszczone przez niemieckiego okupanta Wybrzeże ożyło w ciągu kilku miesięcy i dziś tętni pełnym rytmem żywej, twórczej pracy. Gdy dziś patrzymy wstecz, to przegląd naszych osiągnięć budzi w każdym Polaku uczucie prawdziwej radości i dobrze pojętej narodowej dumy. I zdajemy sobie jasno sprawę z tego, że tylko w nowych warunkach Polski Ludowej, współpracującej z potężnym Związkiem Radzieckim i państwami demokracji ludowej, można było dokonać tak wielkiego dzieła, które budzi zdumienie nawet wśród naszych wrogów.

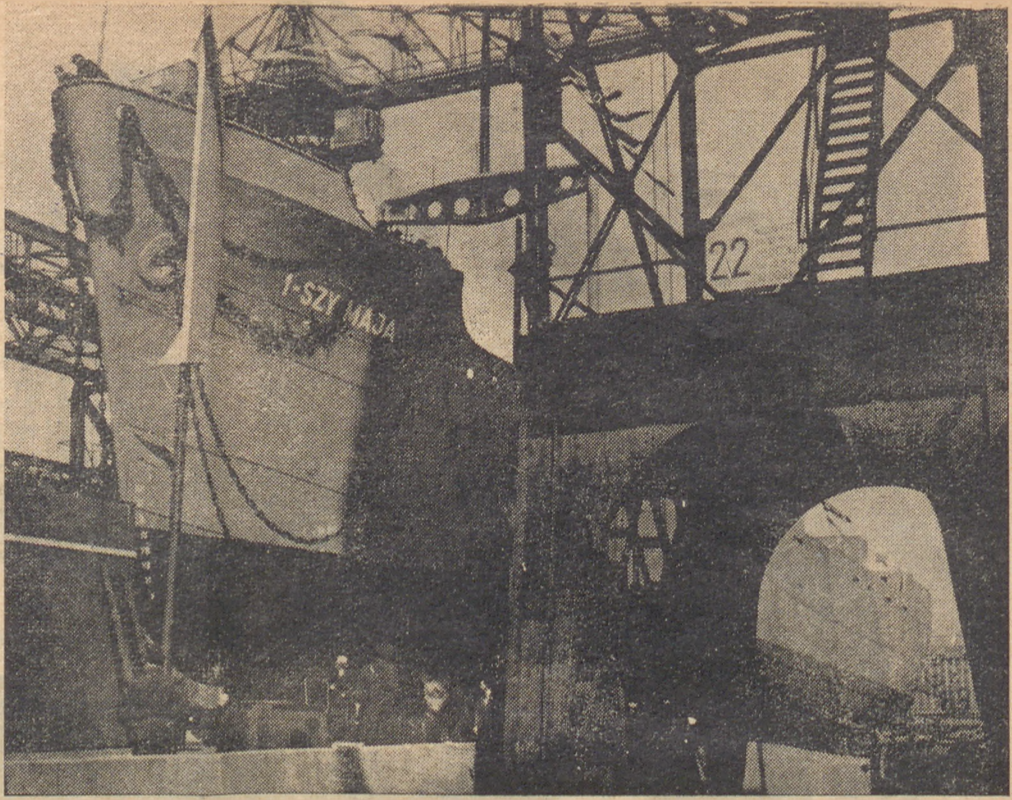
Nasze porty wielkie i małe wciągnięte zostały w twórczy proces budowania fundamentów socjalistycznej, planowej gospodarki. Gdańsk i Gdynia mimo zniszczeń i słabszego wyposażenia technicznego nie tylko osiągnęły przedwojenny poziom obrotów morskich, ale i znacznie go przekroczyły. Oba te porty tworzą dziś jeden zgrany kompleks, stanowiący czołową pozycję w światowych obrotach morskich. Pozycja gospodarcza tych portów, zmusiła oporne koła zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych państw kapitalistycznych do uznania ich za porty bazowe, co łączy się z wieloma ulgami taryfowymi. Z dnia na

dzień zwiększają się ich przeładunki i zwiększa się oraz unowocześnia ich wyposażenie techniczne.

Na zachodnim krańcu naszego Wybrzeża stanął do pracy i zajmuje właściwe mu miejsce nasz największy port naturalny, Szczecin. Powiązany dogodną arterią Odry ze Śląskiem, leżący w dogodnym punkcie odgrywa on już dziś wielką rolę nie tylko w naszych obrotach morskich, ale i obrotach państw demokracji ludowej, a przede wszystkim Czechosłowacji. Przez Szczecin coraz szerszą strugą płynie tranzyt, rosną przeładunki. Odbudowa portów postępuje szybko naprzód. Prowadzimy obecnie największe roboty morskie w Europie, budując nowy port węglowy i stację rozrządową. 40 milionów ton towarów przeładowanych w ubiegłych czterech latach w naszych portach — oto jeden ze wskaźników naszych sukcesów na odcinku gospodarki morskiej. Osiągnięcia te to dzieło robotniczych rąk. Robotnicy portowi, inżynierowie i technicy, marynarze, stoczniowcy i rybacy, wszyscy oni dali swój wielki, ofiarny wkład w dzieło odbudowy i podniesienia naszej gospodarki morskiej na wyższy poziom. Świadomość, że ich praca nie wzbogaca wyzyskiwaczy, lecz zwiększa dobrobyt ludu polskiego jest główną dźwignią wzmagającą produkcję. W ciągu czterech lat porty nasze — Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Ustka, Kołobrzeg, Darłowo i inne zwiększyły kilkakrotnie swe obroty i już obecnie wypełniają przedterminowo plan 3-letni, przygotowując się do wielkich zadań planu sześcioletniego.

Nasza flota handlowa z przedwojennego „kopciuszka mórz", całkowicie uzależnionego od obcych, uzyskała realne podstawy rozwoju, dziś już, zaledwie po czterech latach, zwiększyła znacznie swój tabor pływający. Z przedwojennych 100 000 BRT wyrosła do blisko 200 000 BRT, a najważniejszym momentem w jej rozwoju jest uzyskanie własnej bazy przemysłu stoczniowego, który już wkrótce będzie w pełni zaspakajał potrzeby naszej floty. Powiększenie floty o nowe wartościowe jednostki jak motorowe drobnicowce a ostatnio własne rudowęglowce zwiększy udział naszej bandery w przewozie morskim. Już wkrótce udział ten pokaźnie wzrośnie, a flota nasza w Planie Sześcioletnim osiągnie tonaż 700 000 BRT.

Stocznie zapewniają szybki wzrost floty, zwiększając z miesiąca na miesiąc swą produkcję. Od remontów statków przeszliśmy w ciągu czterech lat do budowy własnych, nowych statków pełnomorskich. Cztery nowoczesne rudowęglowce polskiej konstrukcji spłynęły już na wodę. Nazwy „Sołdek", „Jedność Robotnicza", „Brygada Makowskiego" i „1-szy Maja" znane są dziś nie tylko w Polsce, ale i za granicą. Poza tymi jednostkami stocznie nasze wyprodukowały wiele kutrów stalowych i innych jednostek, a w najbliższym czasie przystępują do budowy trawlerów dalekomorskich i nowoczesnych drobnicowców dla floty handlowej.



Fot.: K. Komorowski

Rybołówstwo morskie tak niedoceniane przed wojną zajmuje obecnie coraz poważniejszą pozycję w gospodarce morskiej i aprowizacji kraju. Zasilana przez własne stocznie flotylla rybacka liczy już około 30 jednostek pływających, przy czym ilość dalekomorskich trawlerów ciągle wzrasta. Połowy morskie przekraczają wielokrotnie przedwojenne i w r. 1948 dały około 2,5 miliarda złotych dochodu. W roku bieżącym planuje się złowienie 60 000 ton ryb morskich, co pozwoli na zwiększenie spożycia, oraz eksportu. Już obecnie nasze ryby idą do wielu państw jak: Czechosłowacja, Węgry, Austria, Izrael i in.

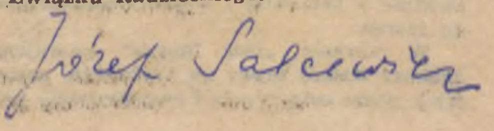
Te wszystkie imponujące osiągnięcia naszej gospodarki morskiej są wynikiem wyższości systemu demokracji ludowej, wynikiem planowej polityki ekonomicznej Rządu, wynikiem pracy świadomych mas robotniczych. Współzawodnictwo pracy, system oszczędności i nowatorstwo — oto czynniki podnoszące naszą produkcję, oto dowody świadomego wkładu robotników, pracujących dla dobra państwa i ludu. Pracownicy i robotnicy morscy tworzą wielkie wartości materialne, budują fundamenty socjalistycznej gospodarki na morzu i Wybrzeżu. Otwarta droga awansu, premie i zwyżka realnego zarobku prowadzą do podniesienia stopy życiowej, zaspokojenia potrzeb materialnych i kulturalnych.

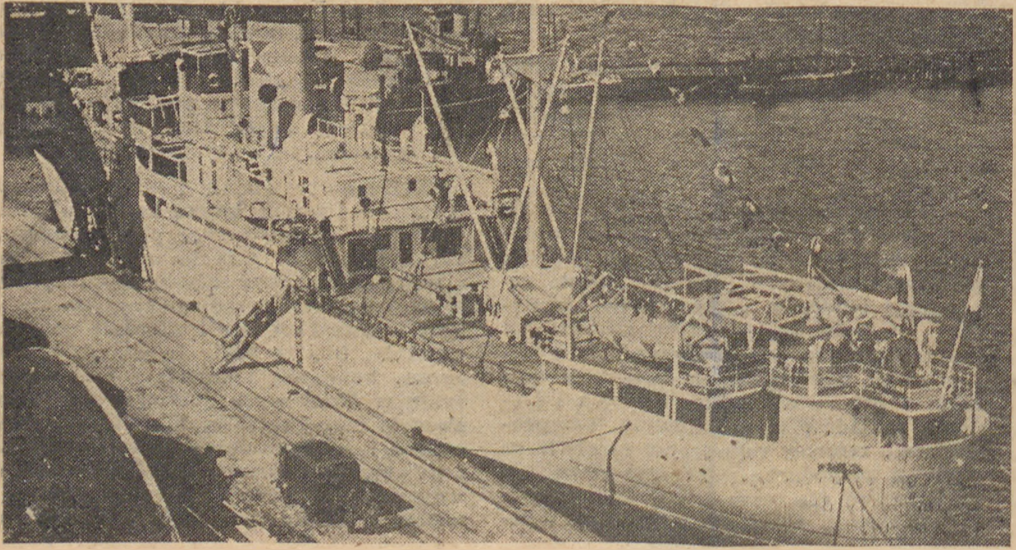
Przed nami otwarte są wspaniałe perspektywy dalszego rozkwitu gospodarki, oświaty, kultury i szybkiego wzrostu dobrobytu ludności, gdyż masy pracujące z klasą robotniczą na czele, pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej prowadzą Polskę do nowych sukcesów. Przedterminowe wykonanie planu 3-letniego i podjęcie następnego Planu Sześcioletniego, w oparciu o coraz bardziej zacieśniającą się przyjaźń i współpracę ze Związkiem Radzieckim i państwami demokracji ludowej, pozwoli nam w tym stosunkowo krótkim czasie nie tylko zwiększyć przeszło dwukrotnie obecną produkcję przemysłową i bardzo znacznie zwiększyć produkcję rolną, lecz również umożliwi dalszy bardzo znaczny rozwój naszej gospodarki morskiej.

W ramach zacieśniającej się współpracy liczymy na znaczny wzrost naszych obrotów portowo - żeglugowych zarówno ze Związkiem Radzieckim, jak i państwami demokracji ludowej, stanowiącymi dalsze zaplecze dla naszych portów. Oznacza to w rezultacie zarówno dalsze ogromne ożywianie pracy naszych portów, jak też wykorzystanie morza dla celów przyjaznej międzynarodowej współpracy gospodarczej, wolnej od monopolistycznego wyzysku imperialistycznego i dyskryminacji.

W naszej polityce morze stanowi zatem czynnik walki o podniesienie dobrobytu mas pracujących, jak też element siły w walce o pokój i postęp.

Krocząc, tak jak dotąd, drogą socjalistycznego rozwoju, naszą pracą o wykonanie planów produkcyjnych oraz walką ze wstecznictwem przyczyniać się będziemy zarówno do wzrostu politycznej i ekonomicznej potęgi naszej Ojczyzny, jak też do dalszego wzmocnienia przewagi sił obozu postępu i pokoju pod przewodnictwem Związku Radzieckiego.





ODRODZONA MARYNARKA WOJENNA

na straży pokoju

kpt. mar. F. J. Walicki

Dziwny to był batalion — ów Morski Batalion Zapasowy, utworzony późną jesienią 1944 roku na Majdanku pod Lublinem. W barakach administracyjnych byłego obozu śmierci, którego piece krematoryjne pochłonęły 3 000 000 ofiar faszystowskiego bestialstwa — pod koniec października 1944 roku panował niezwykły ruch. Zjeżdżali się ze wszystkich stron marynarze, podoficerowie i oficerowie marynarki sprzed 1939 roku, Polacy pełniący służbę w szeregach Marynarki Wojennej ZSRR, wreszcie młodzi, pełni zapału ochotnicy, w wielu wypadkach partyzanci, których marzeniem była służba w szeregach Odrodzonej Marynarki Wojennej. Batalion, utworzony rozkazem Naczelnego Dowódcy Nr 86 z dnia 28. 10. 44 liczył pod koniec listopada 19 oficerów, 121 podoficerów i 120 marynarzy, i przeniesiony został z baraków na Majdanku do koszar w Lublinie. Takie były początki...

HISTORIA JEDNEGO MUNDURU

Któż z mieszkańców Lublina nie pamięta owych czasów, gdy ulicami miasta, ówczesnej stolicy Polski Odrodzonej, maszerował dziarskim krokiem Morski Batalion Zapasowy. A jednak niewielu Lubliniaków domyślało się wtedy, że maszerowali właśnie marynarze. Bo też i nie łatwo było ich poznać, skoro nie mieli na sobie marynarskich bluz, lecz szaro-zielone drelichy piechoty. Czasami tylko, w wyjątkowych wypadkach, z okazji święta lub innej uroczystości, w pierwszej czwórce maszerującego batalionu można było zauważyć granatowy mundur marynarza. Był to zresztą jedyny mundur — prywatna własność bosmanmata Golinowskiego — a zarazem jedyny znak, jedyny symbol, że maszeruje nie kto inny, lecz Batalion Morski.



Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Bolesław Bierut, Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Michał Żymierski, oraz Dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Włodzimierz Steyer na pokładzie O.R.P. „Błyskawica" w porcie gdyńskim.

KIERUNEK: WYBRZEŻE!

Batalion miał spełnić ważną rolę w tworzeniu szeregów Odrodzonej Marynarki Wojennej, organizując i szkoląc ludzi, którzy po zdobyciu i wyzwoleniu Wybrzeża mogliby natychmiast objąć i zabezpieczyć, a nawet uruchomić większość obiektów portowo-morskich. To ambitne i trudne zadanie zostało wykonane.

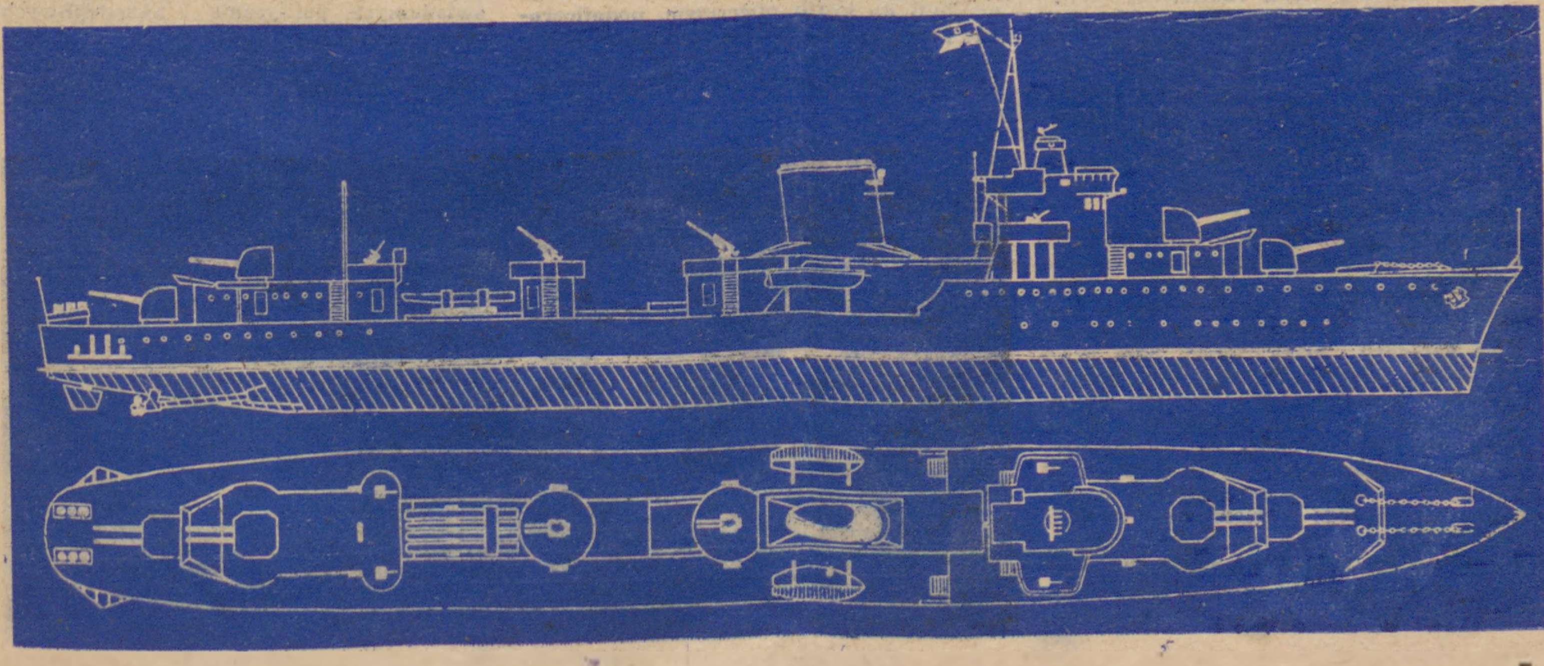
Przez Warszawę, Kutno i Włocławek, 2 kwietnia 1945 r. Morski Batalion Zapasowy wkracza do płonącego jeszcze Gdańska, a w trzy dni później na Oksywie. Rozpoczyna się okres właściwego formowania Odrodzonej Marynarki Wojennej i przechodzenia do normalnego rozwoju i wykonywania prac przy odbudowie i rozbudowie kraju.

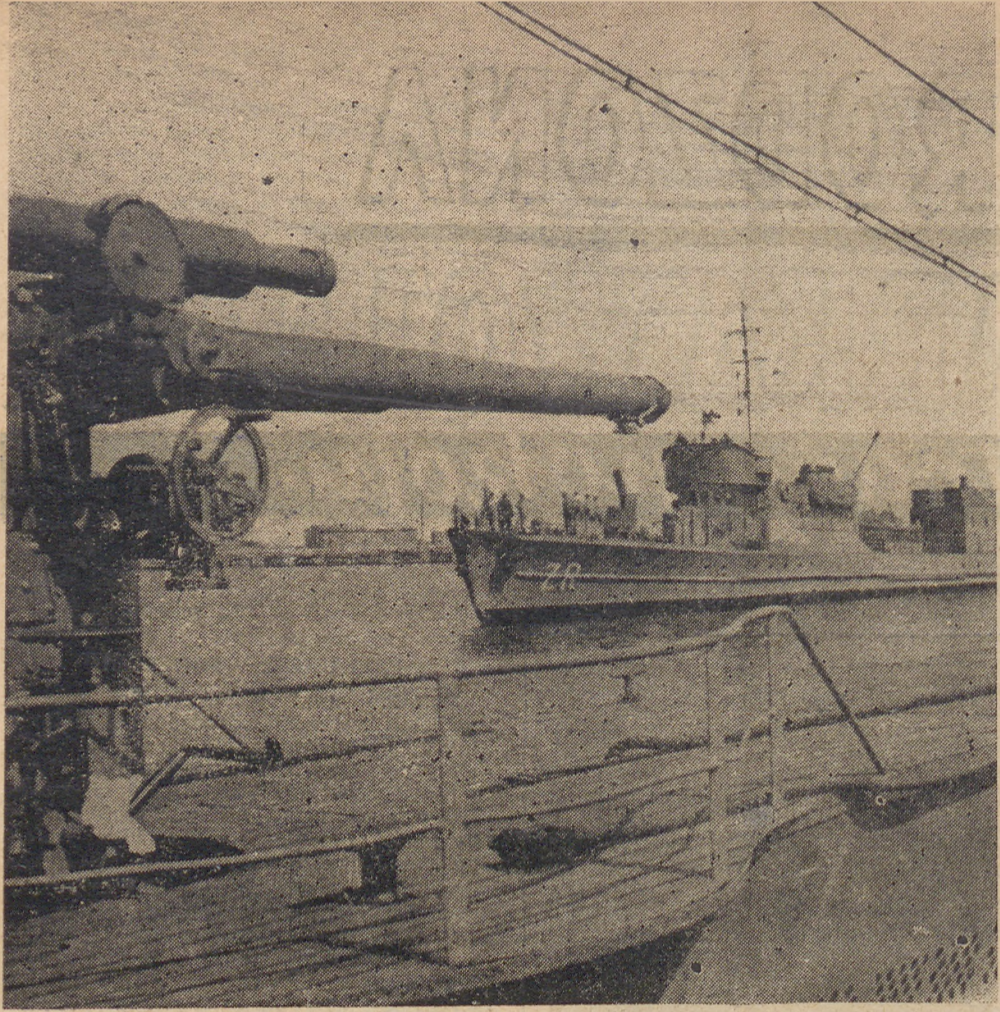
POCZĄTKI

Odrodzona Marynarka Wojenna — zbrojne ramię Polski Ludowej na morzu — „zaczęła się" 4 lata temu, w upalne dni lata 1945 roku. Składała się ona wówczas z Batalionu Morskiego i wydobytego z dna jednego z basenów kutra pilotowego „Korsarz". Rozsiadłszy się na gruzach portu oksywskiego, zaczęła twardym i pełnym wyrzeczeń trudem pracy codziennej budować Silną i Niepodległą Polskę Ludową na morzu.

A było to zadanie niełatwe, jak na owe czasy. Na Marynarce Wojennej spoczęła ciężka odpowiedzialność za bezpieczeństwo żeglugi na naszych wodach przybrzeżnych, a więc rozminowanie ogromnych przestrzeni morskich. To trudne i nader odpowiedzialne zadanie wykonywały dotąd zespoły trałowców radzieckich, które nie

Poniżej: O.R.P. „Błyskawica".





straszenia tych ludzi od powrotu do kraju. Nie zdołały ich przekupić i przekonać wysiłki „rządu" londyńskiego, ani emigracyjnego „kierownictwa" Mar. Woj. Cele polityczne emigracyjnych sługusów anglosaskiego kapitału, będące konsekwentnym przedłużeniem polityki rządów sanacyjnych w okresie przedwrześniowym, zostały przejrzane i zdemaskowane przez wielu trzeźwo myślących marynarzy. Nienawiść do Polski Ludowej, kroczącej ku socjalizmowi, nienawiść do Związku Radzieckiego i do wszystkiego co postępowe i demokratyczne, wynikające z różnic klasowych, a także obawa utracenia majątków i wpływów, zmusiła zaprzedane obcym interesom „kierownictwo" Mar. Woj. do rozpoczęcia ohydnej, oszczerczej i nie przebierającej w środkach propagandy przeciwko powrotowi naszych marynarzy do kraju. Mimo to znalazło się wielu uczciwych Polaków, którzy wbrew tej propagandzie postanowili wrócić — i wrócili... Przybyli oni na pokładzie „Błyskawicy", aby służyć Polsce Ludowej, aby doświadczenia swe przekazać młodemu pokoleniu naszych marynarzy. Przyjęliśmy ich z otwartymi ramionami.

POD ŻAGLAMI „ISKRY"

Późnym wieczorem, dnia 1 lipca 1948 r. rzucił kotwicę na gdyńskiej redzie szkolny żaglowiec Marynarki Wojennej ORP „Iskra". Od roku 1927 aż do chwili wybuchu wojny, okręt ten odbywał dalekie podróże szkolne z podchorążymi Mar. Woj., przepływając wiele tysięcy mil morskich. Rozpoczęcie działań wojennych zastaje „Iskrę" na Atlantyku w pobliżu Casablanki. Skierowana do portu w Gibraltarze, pełni „Iskra" do końca wojny rolę bazy mieszkalnej dla załóg brytyjskich ścigaczy. Gdy we wrześniu 1946 r. bawił w Gibraltarze „Dar Pomorza", załoga statku z trudnością rozpoznała w brudnym i zaniedbanym kadłubie stojącego opodal żaglowca — dawną, smukłą sylwetkę „Iskry". Latem 1947 r. specjalna ekipa Odrodzonej Mar. Woj. otrzymała rozkaz sprowadzenia „Iskry" do kraju. Zadanie zostało wykonane. Dziś na pokładzie ORP „Iskry" szkolą się i przechodzą swój pierwszy chrzest morski przyszli oficerowie Marynarki Wojennej.

TWARDZI, ŚWIADOMI, NIEUSTĘPLIWI

Pod żaglami „Iskry", na pokładach innych jednostek pływających, na placach ćwiczebnych i w salach wykładowych — Odrodzona Marynarka Wojenna wszczepia młodemu pokoleniu marynarzy najlepsze tradycje miłości Ojczyzny, bohaterstwa, odwagi i męstwa. Łącznie z bojowymi tradycjami Polski walczącej z niemieckim okupantem o swe polityczne i społeczne wyzwolenie, łącznie z tradycjami Odrodzonego Wojska Polskiego — kształtuje Marynarka Wojenna nowy typ twardych, świadomych politycznie i nieustępliwych ludzi morza.

Dziś — po czterech latach walki na froncie odbudowy, budowy i przebudowy

szczędziły trudu, wysiłku i poświęcenia, aby wykryć i unieszkodliwić pola minowe, gęsto rozsiane wzdłuż całego Wybrzeża.

Rozpoczęcie prac trałowych przez Odrodzoną Marynarką Wojenną, jak również rozpoczęcie normalnego szkolenia młodych kadr marynarskich, mogło nastąpić jedynie w wypadku posiadania odpowiedniego sprzętu morskiego. Z tym było gorzej. Co prawda jesienią 1945 roku powróciły do kraju trzy nasze okręty podwodne OORP „Sęp", „Ryś" i „Żbik", internowane od roku 1939 w portach szwedzkich, wprawdzie w kilka miesięcy później, w lutym 1946 r. wróciły na wody ojczyste odnalezione i rewindykowane z Niemiec trałowce „Czajka", „Mewa", „Rybitwa" i „Żuraw", jednakże okręty te nie były jeszcze zdolne do wykonywania trudnych i odpowiedzialnych zadań, stawianych im przez warunki ówczesnych potrzeb.

Ale i tutaj, podobnie jak przy tworzeniu na dalekiej ziemi radzieckiej pierwszych dywizji Odrodzonego Wojska Polskiego, Związek Radziecki wyciągnął do nas swą pomocną i przyjacielską dłoń. Otrzymaliśmy nowoczesny sprzęt wojenny, wypróbowany w wielu walkach i opromieniony wspaniałymi zwycięstwami, otrzymaliśmy doświadczonych instruktorów.

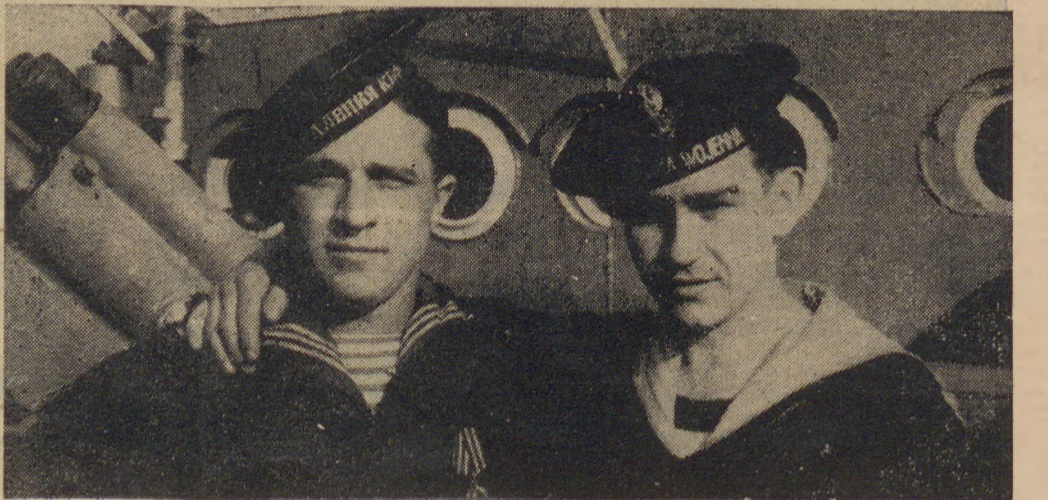
PAMIĘTNA DATA

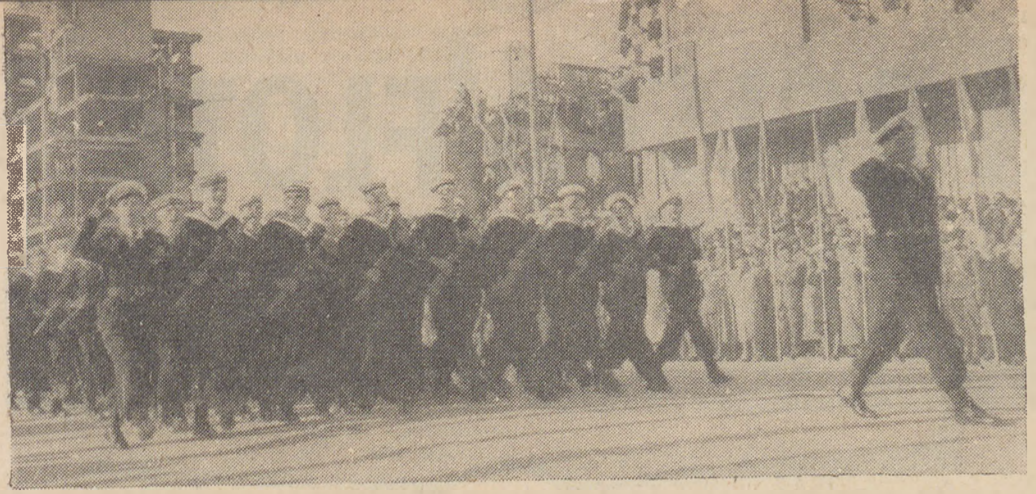
Nic więc dziwnego, że dzień 5 kwietnia 1946 roku stał się przełomową datą dziejów Odrodzonej Marynarki Wojennej. Flota nasza wzbogaciła się w owym dniu o szereg nowoczesnych jednostek morskich różnych kategorii, przekazanych nam przez Marynarkę Wojenną ZSRR. Dzięki przyjacielskiej i bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego przed Odrodzoną Marynarką Wojenną wyłoniły się realne perspektywy właściwego rozwoju polskich sił zbrojnych na morzu, perspektywy rozpoczęcia intesywnego szkolenia nowych kadr marynarskich i realnego urzeczywistnienia naszej socjalistycznej myśli morskiej.

Rozpoczął się nowy okres w życiu i rozwoju Marynarki Wojennej. Po raz pierwszy w historii naszego narodu ukazały się na wodach Bałtyku okręty wojenne Polski Ludowej. Po raz pierwszy w dziejach narodu polskiego wypłynęły okręty, których załogi stanowili synowie robotników i chłopów, świadomi zadań, jakie postawiła przed nimi Ludowa Ojczyzna. Bo też i inną w porównaniu z przedwojenną była nasza Marynarka Wojenna, dumnie i słusznie nosząca nazwę Odrodzonej. Otworzyły się szeroko przed synami robotników i chłopów bramy szkół Marynarki Wojennej. Zapełniły się sale wykładowe Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. i Szkoły Specjalistów Morskich, zapełniły się pokłady okrętów i ćwiczebne place.

PIERWSZE POWROTY

Dwa lata temu, w mglisty poranek lipcowy 1947 roku, na redzie portu gdyńskiego ukazała się po ośmioletniej tułaczce po morzach całego świata smukła sylwetka ORP „Błyskawicy", na pokładzie którego przybyli do kraju oficerowie, podoficerowie i marynarze, walczący w czasie wojny na Zachodzie. Na nic się nie zdały wysiłki anglosaskich imperialistów, dążące do od-





Na zdjęciu: Oddziały Odrodzonej Marynarki Wojennej w czasie tegorocznej defilady 1-Majowej na ulicach Warszawy.
Fot. WAF (3) K. Komorowski (2)

Polski Ludowej — Marynarka nasza z dumą spogląda na ciężką i niełatwą drogę, jaką przebyła w tym czasie.

Stałe podnoszenie poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, coraz lepsze poznawanie i opanowywanie broni i sprzętu wojennego, nieustanne przyswajanie wspaniałych zdobyczy przodującej w świecie stalinowskiej nauki i sztuki wojennej, wzorowanie się na przebogatych doświadczeniach Marynarki Radzieckiej i pogłębianie sojuszu ze Związkiem Radzieckim, krajami demokracji ludowej i wszystkimi narodami miłującymi wolność i pokój — oto główne wytyczne, jakimi kierowała się Odrodzona Marynarka Wojenna przy wychowywaniu młodego pokolenia marynarzy.

NASZE ZADANIA

W okresie pokojowego rozwoju Polski Ludowej — Odrodzona Marynarka Wojenna otrzymała, obok doniosłego zadania szkolenia młodych kadr marynarskich, zadanie stałego dozorowania naszych wybrzeży i zapewnienia bezpieczeństwa drogom morskim.

To odpowiedzialne i trudne zadanie wykonuje Odrodzona Marynarka Wojenna w szarym trudzie powszednich dni. Prace trałowe, związane z rozszerzeniem torów wodnych do naszych portów, a wykonywane przez Flotyllę Trałowców, składającą się z okrętów, przekazanych nam przez bratni Związek Radziecki, prowadzone są bez przerwy, w najtrudniejszych niejednokrotnie warunkach atmosferycznych.

Trałowce należą do skromnej, lecz bardzo pożytecznej grupy okrętów pomocniczych. Nie noszą co prawda dumnej i groźnej broni zaczepnej i nie dysponują potężną mocą napędu; poza działami przeciwlotniczymi i NKM-ami wyposażone są jednak w specjalny sprzęt, zwany trałowym, służący do wykrywania i unieszkodliwiania wszelkiego rodzaju min kontaktowych, magnetycznych i akustycznych.

Praca trałowców, to żmudna, niebezpieczna i długotrwała orka przestrzeni morskich, wymagająca wiele odwagi i poświęcenia od załóg. Pierwszym stadium pracy przy naszym wybrzeżu i strefie odpowiedzialności, wykonywanej z zespołami trałowców radzieckich, było przerąbanie w rozległych polach minowych wąskich korytarzy, zwanych torami wodnymi. Obecnie rozszerza się i prostuje owe „drogi", likwiduje się pola minowe, zmuszające statki do podróży okrężnych, stwarza się warunki pełnego bezpieczeństwa na naszych wodach.

ŹRÓDŁA SIŁY

Głównym i podstawowym czynnikiem każdej siły obronnej jest baza, na jakiej została ona zbudowana, jej potencjał gospodarczy. Wartość bojowa wojska i marynarki wojennej zależy bowiem w dużym stopniu od siły gospodarczej kraju, od siły i możliwości aparatu produkcyjnego. Rekordowy rozwój naszej gospodarki narodowej, uzyskany dzięki stałemu wypieraniu z niej elementów kapitalistycznych, daje pełną gwarancję dalszego rozwoju przemysłu i rolnictwa, a zatem gwarancję zbudowania takiej bazy gospodarczej, jaką powinna mieć armia i flota państwa, budującego socjalizm. Rękojmią tego jest przedterminowe wykonanie Trzyletniego Planu Odbudowy i wspaniałe perspektywy Planu Sześcioletniego. Siła zatem obronna naszej Odrodzonej Marynarki Wojennej polega na tym, że jest to Marynarka kraju gospodarki planowej, kraju w którym lud pracujący własnymi rękami wznosi gmach dobrobytu i kultury. W hutach i kopalniach, w fabrykach i laboratoriach, dzięki twardej, codziennej pracy milionów prostych ludzi, wykuwa się potęgę państwa ludowego i jego siłę obronną. Tam też budowana jest siła naszej Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Przed Marynarką naszą wyrasta realna perspektywa rozbudowy i dalszego rozwoju. Pewność tę daje nam zwycięska walka polskiej klasy robotniczej i mas pracujących o przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych, o nowe rekordy we współzawodnictwie, o dobrobyt i kulturę.

W WALCE O POKÓJ

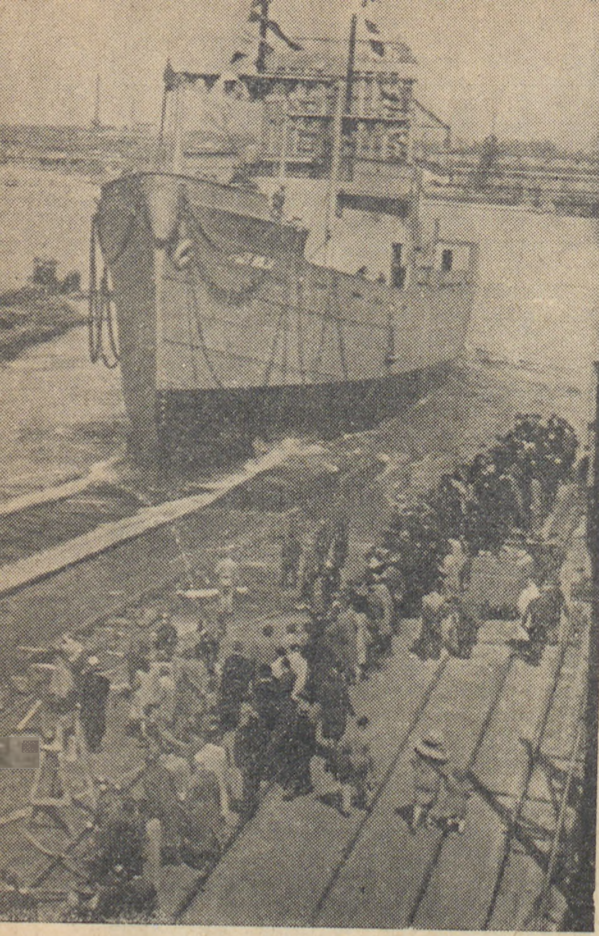
W ciągu pięciu lat, jakie nas dzielą od powstania Batalionu Morskiego, Odrodzona Marynarka Wojenna nie szczędziła wysiłku i trudu, aby jak najlepiej i jak najwierniej służyć swej Ludowej Ojczyźnie.

Pomna ofiarnie przelanej krwi w obronie i o wyzwolenie Polski Ludowej, wierna naszym najpiękniejszym tradycjom morskim, związana braterstwem broni i nierozerwalnym przymierzem ze Związkiem Radzieckim, krajami demokracji ludowej i wszystkimi narodami miłującymi wolność i pokój — Odrodzona Marynarka Wojenna wzmacniać będzie z dnia na dzień swą siłę obronną, stojąc na straży morskich rubieży Polski Ludowej, na straży wolności i pokoju.

Stać będzie tym silniej i wytrwalej, im silniejszymi będą grabieżcze zakusy imperialistów zachodnich na pokój świata. Oficerowie, podoficerowie i marynarze Odrodzonej Marynarki Wojennej żywią uczucia serdecznej przyjaźni dla walczącego ludu chińskiego i bohaterskiej Armii Greckiej, dla mas ludowych Francji i Włoch, Ludowych Wojsk Indonezyjskich i wszystkich ludów walczących o swoją wolność i pokój. Biorąc przykład z rewolucyjnych tradycji marynarzy radzieckich, opierając swą niewzruszoną wiarę na sile i niezwyciężalności najpotężniejszej na świecie Armii Pokoju — Armii Radzieckiej — Odrodzona Marynarka Wojenna jako silne ogniwo w ogólnym froncie walki o pokój idzie ramię przy ramieniu z masami pracującymi Polski Ludowej, stoi na straży obrony naszych granic morskich i śmiało spogląda w przyszłość.

FRANCISZEK JAN WALICKI





POLSKA FLOTA *handlowa*

Jerzy Miciński

Redaktor spojrzał na mnie surowo i oświadczył tonem niedopuszczającym sprzeciwu:

— ... A ten artykuł o flocie handlowej napiszcie Kolego lekko, ciekawie i przystępnie... Żeby to nie była jakaś straszliwa piła! Taka jak ta Wasza pogadanka, której słuchałem wczoraj przez radio...

— Hmm...

Co do pogadanki byłem innego zdania, ale dyskusji nie podjąłem...

A więc — drogi Czytelniku, mam Ci napisać o Polskiej Flocie Handlowej, o jej rozbudowie, stanie obecnym i perspektywach rozwojowych na przyszłość. Temat, jak sam widzisz, lekki wcale nie jest. Wybacz zatem, jeżeli miejscami artykuł będzie zbyt suchy. Twoje szczere zainteresowanie — w które nie wątpię — pomoże Ci z całą pewnością doczytać go do końca. A jeśli już dobrniesz do ostatnich zdań — gwarantuję Ci, że umieszczone tam wnioski napełnią Cię radością i usprawiedliwioną dumą.

Tylko nie bądź zbyt ciekawy i nie zaglądaj już teraz do zakończenia. Zatem do rzeczy...

AUTOR WYJAŚNIA, CO TO JEST FLOTA HANDLOWA

Przede wszystkim, czy wiesz — Czytelniku — jakie jednostki morskie obejmujemy pojęciem floty handlowej? No — śmiało!...

Acha — uważasz zatem, że wszystkie, które nie są okrętami wojennymi i wywieszają banderę handlową?

Otóż nie — bo bandery handlowej używają i holowniki, i trawlery rybackie, i statki żeglugi przybrzeżnej, statki szkolne, badawcze, ratownicze — a wszystkie one właściwie do floty handlowej nie należą. Wchodzą natomiast w skład odpowiednich flot — rybackiej czy pomocniczej — zwykle zresztą z flotą handlową uogólnianych.

Właściwa flota handlowa obejmuje jedynie te statki, które trudnią się zarobkowym przewozem towarów i pasażerów na szlakach międzynarodowych.

Taką też flotę będziemy mieli na myśli w niniejszym artykule.

AUTOR DEMONSTRUJE PEWNĄ NIEWIELKĄ TABELKĘ

Wiem doskonale, że wszelkie tabele, zestawienia cyfrowe i suche wykresy — to dopust Boży w popularnym artykule. Jednakże zachęcam Cię gorąco, Czytelniku, abyś uważnie przyjrzał się poniższym cyfrom. Obejmują one w cudownym skrócie wszystko to, co chcę Ci opowiedzieć. Jeśli masz umysł syntetyczny — to nawet niekoniecznie potrzebujesz czytać potem artykuł dalej.

A oto tabelka:

Jej tytuł: —

Rozwój Polskiej Floty Handlowej.

	Stan na 1. IX. 39	Stan na 1. I. 47	Stan na 15. V. 49
Ilość statków	38	27	46
Tonaż w BRT	118 445	94 706	164 989
Tonaż w DWT	119 630	113 295	204 819

Wniosek jaki się z miejsca nasuwa na myśl — jest prosty i nieodparty: po przejściowym, spowodowanym stratami wojennymi, osłabieniu — flota nasza wzrosła w ciągu ostatnich dwóch lat do poziomu znacznie przekraczającego stan sprzed roku 1939. Konkretnie — ilość jednostek wynosi obecnie 121% stanu przedwojennego zaś nośność czyli tym samym zdolność przewozowa floty — 171% nośności sprzed wojny. Biorąc pod uwagę ogromne trudności i zniszczenia powojenne oraz niezwykle krótki okres czasu, w jakim wzrost ten nastąpił — należy zdać sobie sprawę z sukcesu uzyskanego przez Rząd.

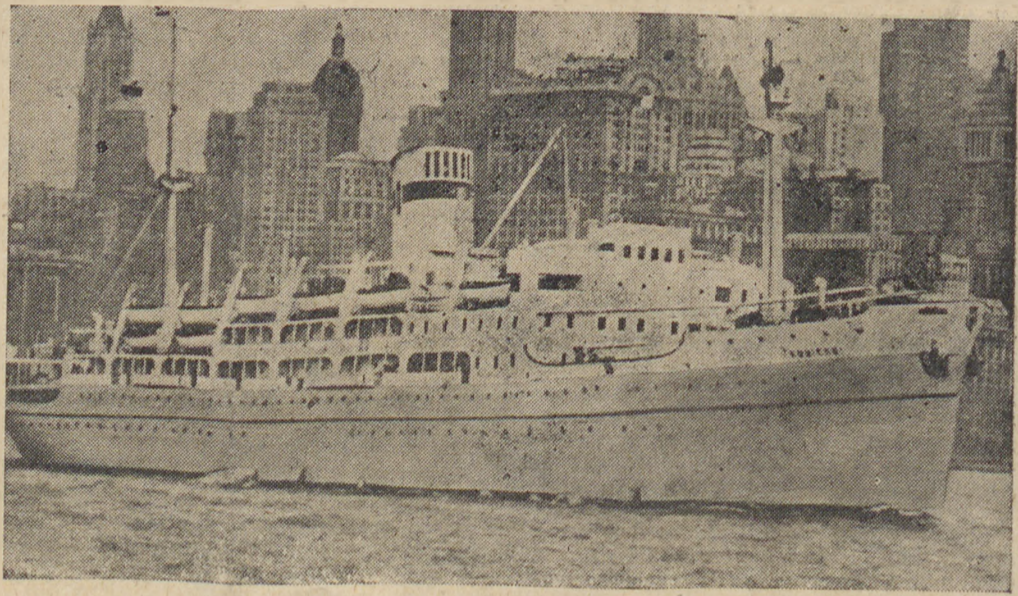
AUTOR PRZEDSTAWIA POLSKĄ FLOTĘ HANDLOWĄ

Drugi wniosek jaki wynika z tabelki jest mniej dostrzegalny. Otóż normalny stosunek tonażu w BRT do tonażu w DWT w większości flot świata ma się mniej więcej jak 2 do 3. W naszej flocie przedwojennej stosunek ten wynosił niemal dokładnie 1:1, co dowodziło, iż struktura floty polskiej przed wojną była wadliwa.

U góry: Rudowęglowiec „I-szy Maja" w chwili wodowania. U dołu: m/s „Sobieski" w porcie nowojorskim.

Zupełnie odmiennie przedstawia się struktura naszej floty handlowej w chwili dzisiejszej i jak widać z tabelki — jest ona zbliżona do idealnego stosunku 2:3 pomiędzy BRT i DWT. Zmiana ta nastąpiła częściowo już podczas wojny, kiedy to na miejsce zatopionych — „Piłsudskiego", „Chrobrego" oraz „Warszawy" (niewielki statek pasażerski „Polbritu") — zakupiliśmy jednostki towarowe. Stosunek pomiędzy BRT i DWT poprawił się z kolei w roku 1946 na skutek sprzedaży zagranicę starych „łajb" pasażerskich „Kościuszki" i „Pułaskiego". Wreszcie przejęcie przez Rząd Polski trzynastu poniemieckich statków pełnomorskich, przekazanych nam przez Związek Radziecki tytułem odszkodowań wojennych — ustaliło stosunek pomiędzy tonażem BRT i DWT w granicach obecnych.

Jak wygląda dziś Polska Flota Handlowa? Posiadamy **trzy** statki **pasażersko-towarowe** — „Batorego", „Sobieskiego" i „Jagiełłę". Pierwszy z nich obsługuje linię: Gdynia — Kopenhaga — Southampton — New York; drugi — linię: Neapol — New York; trzeci zaś: Genua — Porty Ameryki Środkowej.



Wielki **kabotażowiec** „Beniowski", przeznaczony jest w zasadzie do przewozu pasażerów na liniach przybrzeżnych (w zeszłym roku: Sopot — Szczecin). Dzięki jednak swej wielkości i budowie może być również z powodzeniem używany w żegludze pełnomorskiej*).

Prom kolejowy „Kruszewski", uzyskany w drodze reparacji wojennych, znajduje się w gruntownym remoncie w Stoczni Gdyńskiej. Prawdopodobnie, od przyszłego roku, podejmie on na zmianę z promem szwedzkim komunikację na szlaku Trelleborg — Świnoujście.

Z posiadanych przez nas **sześciu oceanicznych drobnicowców** — pięć obsługuje ożywiony szlak łączący Gdynię z portami Ameryki Południowej. Są to: „Kościuszko", „Pułaski", „Kiliński", „Waryński" i „Warta". Szósty — „Gen. Walter" — odbywa próbne rejsy na projektowanej linii do Indii i Pakistanu.

Drobnicowców na liniach europejskich posiadamy piętnaście. Sześć z nich — „Lewant", „Lechistan", „Morska Wola", „Stalowa Wola", „Olsztyn" i „Opole" — pływa na bardzo ważnym szlaku do portów Morza Śródziemnego i Adriatyku. Jest to tzw. linia lewantyńska. Piękny, nowoczesny chłodnicowiec „Czech" kursuje do Londynu. „Lublin" pływa do Hull. Niedawno zakupione — „Warmia" i „Mazury" — utrzymują komunikację z portami Beneluxu (Rotterdam, Antwerpia). „Oksywie", „Hel" i po raz pierwszy do kraju przed paru tygodniami przybyły „Puck" — pływają do portów skandynawskich (Göteborg, Kopenhaga, Malmoe, Oslo). Zaopatrzony w specjalne wzmocnienia przeciwlodowe „Śląsk" zainaugurował w połowie maja połączenie z Helsinkami. Wreszcie piętnasty statek z tej grupy — maleńka „Narew" — szykuje się w warsztatach GAL'u do podjęcia rejsów na jednej z linii bałtyckich.

Statków zatrudnionych w **trampingu** liczy nasza flota siedemnaście. W miarę potrzeby wzmacniają one przejściowo którąś z linii regularnych, przeważnie jednak rejsy ich są bardzo zróżnicowane tak pod względem trasy jak i ładunku. Wożą one zarówno drobnicę jak i towary masowe, przede wszystkim węgiel, rudę i nawozy sztuczne. W trampingu oceanicznym pływa pięć dużych statków seryjnej wojennej produkcji (typ „Empire"): „Bałtyk", „Narwik", „Tobruk", „Białystok" i „Borysław". Pozostałe pracują w trampingu europejskim. Są to: „Wisła", „Kołobrzeg", „Kutno", „Kraków", „Poznań", „Toruń", „Wilno", „Lida", „Rataj", „Narocz", „Gopło" oraz doskonały rudowęglowiec „Kolno".

Ostatnią grupę wśród posiadanych przez nas statków stanowią trzy **zbiornikowce**. Wielki oceaniczny zbiornikowiec „Karpaty", zatrudniony jest przy transporcie ropy naftowej. Dwa znacznie mniejsze — „Rysy" i „Turnia" — przewożą ładunki płynne w obrębie Bałtyku, przeważnie między Gdańskiem a Szczecinem.

AUTOR MÓWI O PLANACH I ICH REALIZACJI

Tak jak każda dziedzina życia gospodarczego — rozbudowa oraz modernizacja naszej floty handlowej ujęta została szczegółowym planem. Plan jest ambitny i nie ma odpowiedników w historii polskich poczynań na morzu. Przewiduje on, że do roku 1955 **Polska Flota Handlowa wzrośnie trzykrotnie** i przekroczy **tonaż pół miliona ton.** Jest to cyfra jak na nasze warunki niewątpliwie duża, ale jest ona przy tym całkowicie realna i stanowi minimum naszego zapotrzebowania na własny tonaż.

Trzy są zasadnicze drogi, jakimi, w myśl planu realizujemy rozbudowę naszej floty. Pierwsza i najważniejsza — to budowa nowego tonażu na stoczniach krajowych. Druga — budowa tonażu specjalnego na stoczniach zagranicznych. I trzecia wreszcie — odbudowa statków zniszczonych i zatopionych podczas działań wojennych.

Na polskich stoczniach spoczywa lwia część pracy związanej z wykonaniem planu rozbudowy floty. W myśl założeń rządowych, rodzimy przemysł okrętowy dostarczy przeważającej większości przewidzianych planem statków. Pomimo braku środków, tradycji i doświadczeń — zdobywamy się na ogromny wysiłek — zdążający do jak największego uniezależnienia się od zagranicy. A że nam się to nieźle udaje — niech świadczą choćby dotychczasowe wyniki.

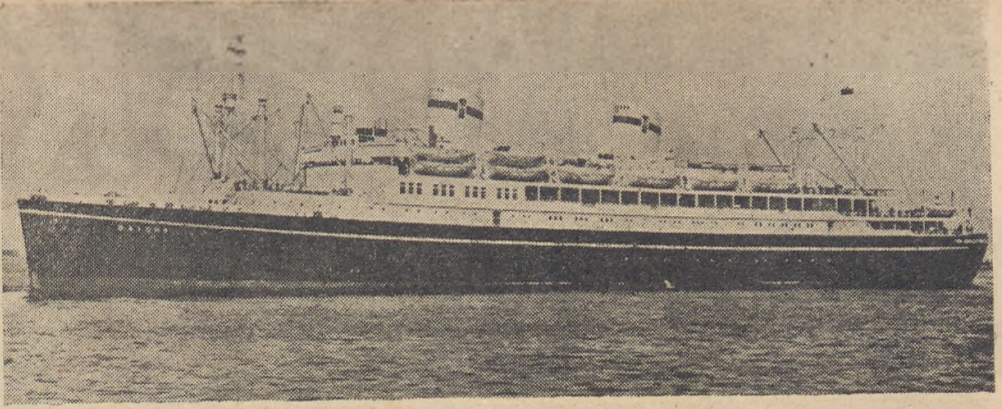
Zaledwie w początkach kwietnia 1948 wbito pierwszy nit w stępkę pierwszego budowanego w kraju statku pełnomorskiego. Od tego czasu do dziś spuszczono na wodę kadłuby czterech rudowęglowców po 2 540 ton nośności. Są to: „Sołdek", „Jedność Robotnicza", „Brygada Makowskiego" i „1-szy Maja". Dalsze dwa rudowęglowce z tej samej serii, znajdują się w montażu na pochylniach. Śląskie huty podjęły się dostarczyć maszyn dla budowanych statków. Pierwsze z nich — przeznaczone dla „Jedności Robotniczej" i „Sołdka", będące zresztą pierwszymi maszynami okrętowymi wyprodukowanymi przez nas w kraju — zostały już stoczni dostarczone. Przewidziane jest, że trzy pierwsze rudowęglowce zostaną oddane do eksploatacji jeszcze w bieżącym roku.

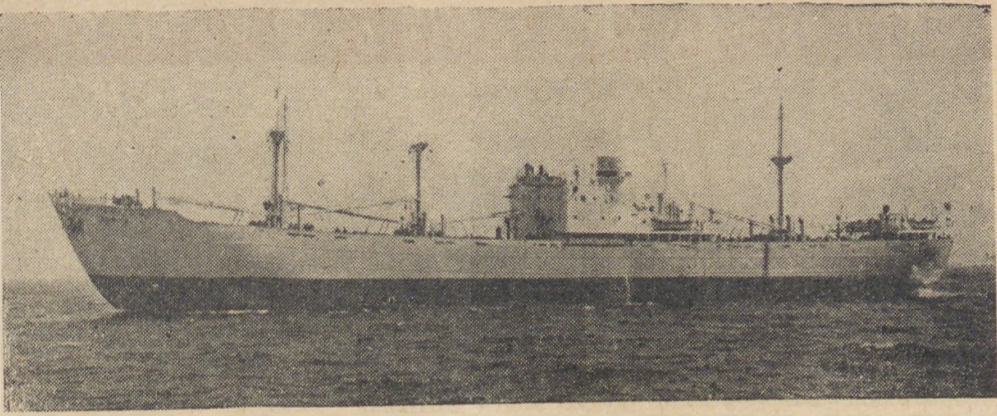
Niezależnie od sześciu rudowęglowców — stocznie polskie rozpoczęły budowę **dalszych jednostek objętych planem.** I tak w najbliższym czasie położone zostaną stępki pod dwa motorowe drobnicowce typu „Lewant", po 4 000 ton nośności każdy. Będą to statki przeznaczone do obsługi pomyślnie rozwijającej się linii regularnej do portów Morza Śródziemnego. W bieżącym również roku rozpoczęta zostanie budowa serii pięciu małych motorowców drobnicowych po 660 ton nośności. Plany ich opracowane zostały przy współudziale włoskiej stoczni **„Ansaldo". Przeznaczeniem tych statków będzie obsługa naszych regularnych połączeń bałtyckich, na których obecnie z braku odpowiedniego tonażu eksploatujemy częściowo** jednostki wynajęte od obcych armatorów. Należy również wspomnieć, iż dwa dalsze „motorowczyki" po 660 ton zostały zamówione przez rząd albański. Jest to **pierwsze zamówienie zagraniczne** na budowę statków, jakie zostało podjęte przez nasze stocznie.

Stocznia „Ansaldo" — z którą nawiązaliśmy zresztą bardzo ścisłą współpracę — rozpracowuje wraz z Biurem Konstruk-

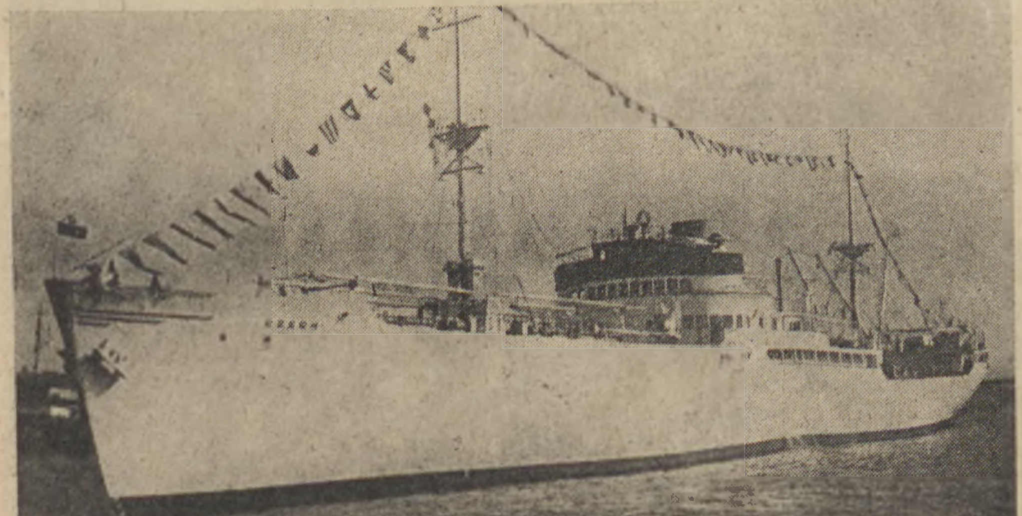
(dokończenie na str. 25)

*) W ostatnich dniach „Beniowski" decyzją Ministerstwa Żeglugi przekazany został jako jednostka szkolna do dyspozycji Szkoły Jungów, prowadzonej przez PCWM.





U góry: Nasz transatlantyk m/s „Batory" oraz **poniżej:** — oceaniczny drobnicowiec m/s „Warta". **U dołu:** Nowoczesny chłodnicowiec „Czech".



Fot. K. Komorowski (4), Z. Kosycarz (1)

KLĘSKA PIRATÓW XX WIEKU

W 8-mą ROCZNICĘ HITLEROWSKIEGO NAJAZDU NA Z.S.R.R.

Józef Wójcicki

Krótki, stłumiony gwizd, złowrogo przeciął głuchą ciszę ciepłej, czerwcowej nocy, spadając bez echa w lekko rozkołysane fale. Był przypływ. Jasna, księżycowa smuga chybotała srebrzyście na pieniących się grzywach, oświetlając romantycznie migotliwą, morską toń.

Nagle... w ślad za przebrzmiałym ostrym gwizdem, oderwały się od brzegu czarne, podłużne cienie, jeden, dwa ...a za nimi dalsze. W kilka sekund złocista księżycowa smuga przesłonięta została czarnymi podłużnymi plamami. Co chwila do ponurego orszaku cieni dołączały się nowe, kierując się wzdłuż niskich brzegów ku wschodowi, jakby szukając w nich osłony. I dopiero teraz można było dostrzec, że te przyczajone u brzegu cienie, wyskakujące chyłkiem z ukrycia, najeżone są długimi żądłami dział, odbijających zdradliwe promienie księżycowej poświaty.

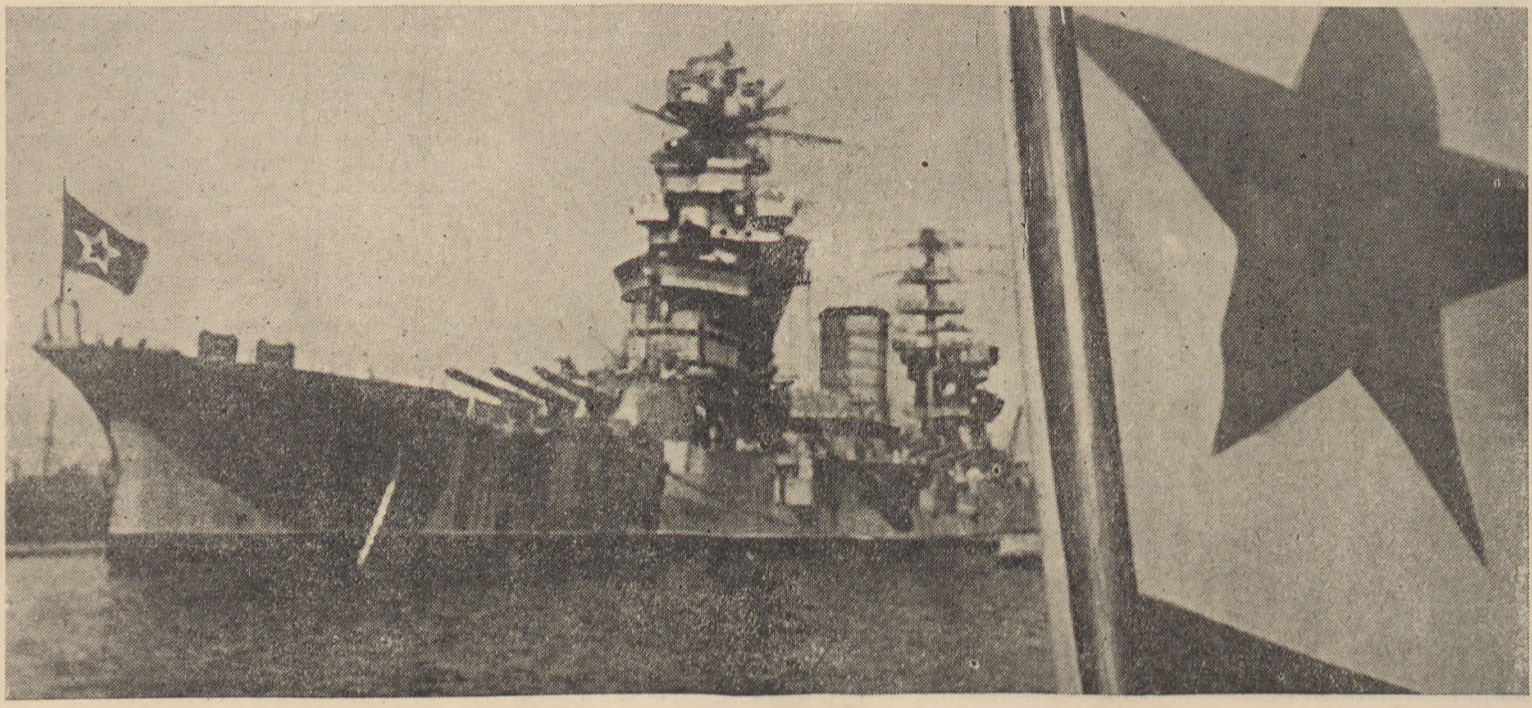
Czarne kadłuby sunęły bezgłośnie, po lekko sfalowanej powierzchni, pokłady zionęły martwą, głuchą pustką i jedynie na pomostach błyskały dyskretnie błękitne światełka prowadząc milczącą rozmowę. Tajemnicze czarne okręty, robiły wrażenie zgrai węszących ogarów, ruszających na polowanie. Ciemność i cisza na pokładach były zupełne, ale w dusznych, ciasnych kubrykach nikt nie spał. W gorączkowych gestach i krzykliwych słowach przeszywających raz po raz stęchłe powietrze odczuwało się jakieś szczególne podniecenie. Niski, rudawy blondyn próbował wyłożyć do końca jakieś ważne plany, ale widocznie już po kilku słowach załoga domyśliła się o co chodzi, gdyż dalsze wywody mówcy zagłuszone zostały niespodziewanym krzykiem, którym chciano zamanifestować niezwykłą radość. Oznaczało to, że załoga czarnego okrętu jest zadowolona, że doczekała upragnionej chwili.

Blondyn o rudawym zaroście powiedział im bowiem, że oto właśnie rozpoczął się tak dawno przygotowywany, największy wypad, że za parę chwil będą mogli do syta wyżyć się w mordowaniu i grabieży, że uderzą jeszcze dziś w nocy na bezbronne, spokojnie płynące po falach statki, a paszcze swych dział skierują na śpiące po trudzie pracowitego dnia osady nadbrzeżne. A gdyby ktoś postronny wsłuchiwał się w ten trwający i raz po raz wybuchający z nową gwałtowną siłą krzyk, mógłby z łatwością odróżnić, że z gardła rozwrzeszczanych marynarzy wyrywa się wciąż to samo, powtarzane słowo — h..aaaa..jl!

To jedno, krótkie słowo, a wiemy już, że to nie był opis jednej z awanturniczych pirackich wypraw minionych stuleci, że tym razem nad skradającymi się okrętami, w miejsce dawnej czarnej bandery z trupią czaszką, powiewała teraz czarna swastyka i że sfanatyzowani marynarze wznosili okrzyki na cześć swego nowego herszta którego nazywano „führerem". Jeśli dodamy, że w tę bezgwiezdną noc kartka kalendarza wskazywała datę 22 czerwca 1941 r. — będziemy wiedzieli wszystko...

Tej nocy właśnie ze swych bałtyckich legowisk, z przygotowanych od dawna baz wyruszyły zespoły niemieckich pancerników, krążowników, niszczycieli i okrętów podwodnych, by zdradziecko napaść na śpieszące ku portom statki radzieckie, na wstające do pracy porty i strzegącą pokoju Flotę Wojenną. Tak w cichą i ciepłą, romantyczną noc zaczęła się napaść morska Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki. Skończyła się jednak dla nich bardzo tragicznie...

Od czasów bitwy Jutlandzkiej w I Wojnie Światowej Niemcy zaczęli uważać siebie nie tylko za najlepszych żołnierzy świata wszystkich czasów, ale i za najwaleczniejszych marynarzy. Dojście Hitlera do władzy i podniesienie hasła herrenvolku do rangi dewizy państwowej stały się doskonałą pożywką do odrodzenia wybujałych aspiracji morskich. Przejmując teorię Mahana, Niemcy próbowali ją wykorzystać w służbie faszyzmu, podobnie jak uczynili to anglosascy imperialiści. Takie wymiany teorii, zwłaszcza wojennych, obserwujemy zresztą bardzo często między faszyzmem, a imperializmem. Wyrosłe z jednego pnia twory te w wiecznym strachu przed masami ludowymi swoich narodów starają się wygrać swe grabieżcze



wojny za pomocą maszyn. Na morzu o biegu wojen, a nawet historii miały decydować pancerniki. Obserwujemy więc stały wzrost zbrojeń morskich III Rzeszy właśnie w kierunku budowania pancerników i krążowników. W swoich obliczeniach wojennych w walce ze Związkiem Radzieckim Hitler liczył jeszcze bardziej na szybkie zwycięstwo na morzu, niż na lądzie. O pewności tej świadczy fakt, że z chwilą wybuchu wojny nie ograniczono niemieckiej żeglugi handlowej na Bałtyku, a statki pływały początkowo nawet przy pełnym oświetleniu. Ta zarozumiałość niemiecka została jednak przykładnie ukarana.

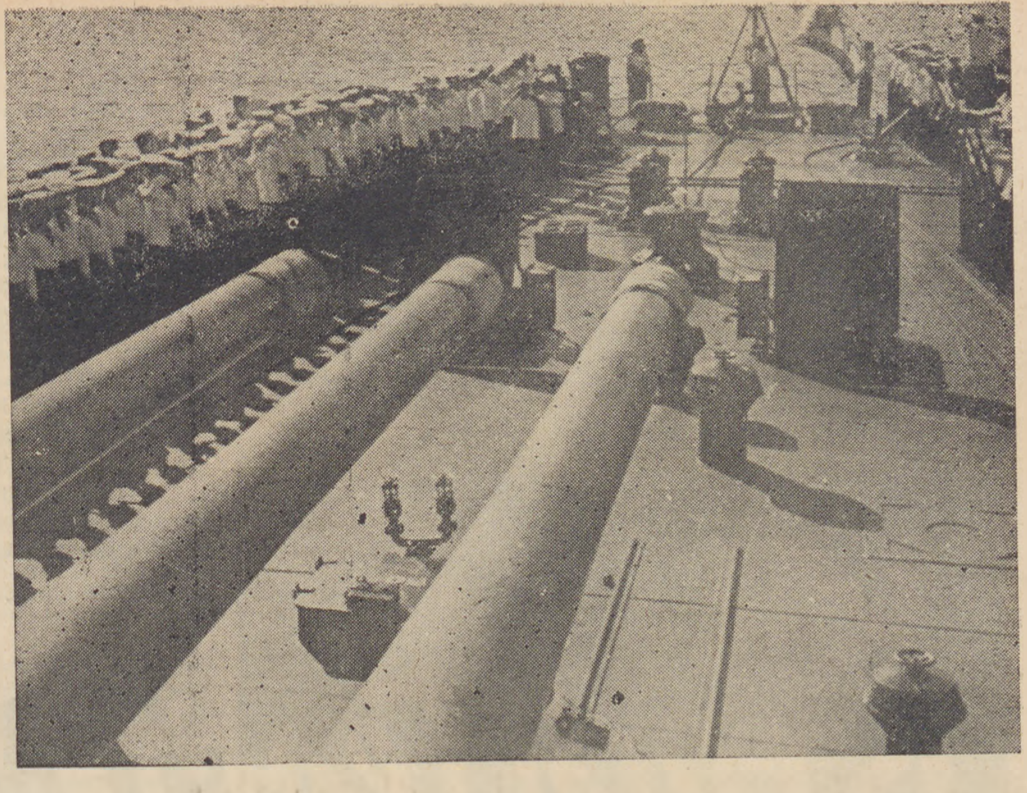
Skoncentrowane siły morskie Niemiec, rzucone dnia 22 czerwca 1941 r. do ataku na ZSRR składały się z wielkich ugrupowań jednostek wszystkich typów. Główne uderzenie poszło na Bałtyk. Podczas gdy na Morzu Czarnym i na morzach północnych Niemcy usiłowali jedynie zablokować wybrzeże i flotę, to na Bałtyku miała nastąpić decydująca operacja „rozgromienia floty radzieckiej", jak to sobie planowali hitlerowscy admirałowie. Mimo wykorzystania momentu zaskoczenia, mimo zastosowania metody zdradzieckiej napaści bez wypowiedzenia wojny, flocie niemieckiej, przygotowanej starannie do walki nie udało się nawet w części osiągnąć wytyczonych przez „Oberkommando" celów.

Największa i najważniejsza baza radziecka na Bałtyku — Kronsztadt — kontrolująca wejście do zatoki Fińskiej i strzegąca Leningradu oparła się nie tylko pierwszej fali ataku, ale mimo nieustannych bombardowań lotniczych i artyleryjskich przetrwała do zwycięskiego końca. Niemcy, sparzywszy się już w pierwszych dniach wojny, nie próbowali przeprowadzenia na tę twierdzę bezpośredniego ataku. Przygotowani na łatwe sukcesy marynarze niemieccy, coraz wyraźniej tracili ochotę do walki. W ciągu kilku pierwszych miesięcy mimo powodzenia na lądzie, Niemcy nie przeprowadzili żadnego, większego desantu, nie zaatakowali od strony morza skrzydeł frontu i nie zdecydowali się na forsowanie cieśniny Kerczu. Te wszystkie fakty wskazują jasno na załamanie się niemieckich obliczeń, a co za tym idzie i planów operacyjnych. Flota radziecka, wykonując podstawowe zadanie wspomagania skrzydeł frontu i ochronę wybrzeży, odparła skutecznie pierwsze uderzenie floty niemieckiej i zająwszy dogodne pozycje sama z kolei przeszła do ataku. Już w końcu 1941 r. okręty podwodne i małe jednostki nawodne floty ZSRR dokonują szereg skutecznych wypadów, zatapiając wiele niemieckich jednostek handlowych i wojennych.

Twierdze i porty radzieckie bohatersko opierały się nacierającym hordom hitlerowskim. Marynarze radzieccy walczyli nie tylko na pokładach swych okrętów, ale i ramię w ramię z piechotą, wsławiając się szczególnie w obronie Odessy, która trwała 69 dni i Sewastopola, który przez 250 dni stawiał zacięty opór oblegającym wojskom niemieckim. Poważne wsparcie tej morskiej twierdzy dawała artyleria okrętów czarnomorskiej Floty z pancernikiem „Sewastopol" na czele.

W morskich i lądowych walkach o miasto Lenina, marynarze radzieccy i flota wykazały nie tylko wielkie bohaterstwo, ale i doskonałe wyszkolenie, dzięki czemu udało się nie tylko utrzymać ten ważny port, ale i przerwać blokadę. Widząc niemożliwość zniszczenia floty radzieckiej i zdobycia Kronsztadtu oraz Leningradu, Niemcy postanowili zablokować ten port a w nim flotę radziecką, by przynajmniej mieć „czysty" Bałtyk. Liczyli też na to, że potrafią atakami lotniczymi zniszczyć w końcu uwięzioną w Zatoce Fińskiej flotę.

OBJAŚNIENIE ZDJĘĆ:
Z lewej: Potężny pancernik radziecki „Sewastopol".
U góry: Podniesienie bandery na pokładzie krążownika „Woroszyłow".



Tak wyglądały niemieckie marzenia, rzeczywistość okazała się zupełnie inna.

Wiele wysiłków i środków kosztowało Niemców założenie wielkiej sieci przeciw okrętom podwodnym, która na kształt bariery zamykała Zatokę Fińską. Na odcinku tym zorganizowano też intensywny dozór jednostek nawodnych, a z drugiej strony rzucono wiele eskadr lotnictwa bombowego i torpedowego na skoncentrowaną tu flotę radziecką, a jednak wszystkie te przedsięwzięcia nie dały oczekiwanych rezultatów. Ku swemu wielkiemu zdumieniu, Niemcy zaczęli ponosić coraz poważniejsze straty właśnie na Morzu Bałtyckim, mimo że statki ich nie chodziły już pod światłami. Osławiona blokada pokonywana była przez radzieckie okręty podwodne które od r. 1942 coraz skuteczniej zwalczały żeglugę niemiecką na Bałtyku, pomagając swemu lotnictwu.

Znacznie większe możliwości i sukcesy miały radzieckie okręty podwodne na morzach północnych, siejąc postrach wśród niemieckich marynarzy. Poza ochroną własnych konwojów, okręty radzieckie atakowały niemieckie statki i okręty bazujące we fiordach Norwegii. W jednym z takich ataków kapitan Łunin storpedował wielki pancernik niemiecki „Tirpitz", który w ten sposób został unieruchomiony na długi czas. Kapitan Łunin zatopił ponadto 16 niemieckich jednostek, otrzymując tytuł Bohatera ZSRR. Obok niego wyróżnili się inni dowódcy z tego obszaru operacji — Bohaterzy Związku Radzieckiego komandor Kołyszkin i porucznik Fisanowicz. Ten ostatni dokonał śmiałego wypadu do pilnie strzeżonego fiordu i tam celną salwą torped posłał na dno duży, niemiecki transportowiec. Podobnych przykładów mamy wiele i na innych odcinkach wojny morskiej z Niemcami. Na morzu Czarnym w obronie Odessy i Krymu współdziałały aktywnie krążowniki „Komintern", „Krasnyj Krym" i „Krasnyj Kawkaz", oraz flotylle radzieckich ścigaczy i kutrów torpedowych. Te małe, niedocenione przez Niemców, okręciki dały się dobrze we znaki zwłaszcza niemieckim transportowcom, posyłając wiele z nich na dno.

Bohaterska walka na lądzie i na morzu przyniosła wreszcie całkowite załamanie niemieckiej machiny wojennej. Od decydującej bitwy pod Stalingradem, w której poważną rolę odegrała też Flotylla Wołżańska, niemiecka armia zaczęła się cofać. W ofensywie wojsk radzieckich wzięła udział również Flota Wojenna. To co nie udawało się Niemcom, marynarze radzieccy zademonstrowali wielokrotnie, przeprowadzając wiele akcji wspierających natarcie wojsk lądowych i wiele desantów. Współdziałanie Floty z Armią zostało rozwiązane jak w żadnej dotychczas wojnie, dzięki czemu np. Sewastopol broniony przez 250 dni przez wojska radzieckie został wyzwolony w ofensywie 1944 r. w ciągu 3 dni! Wycofujące się drogą morską transporty wojsk niemieckich szły na dno Morza Czarnego pod uderzeniami lekkich sił floty radzieckiej i lotnictwa morskiego. Na Bałtyku artyleria pancerników i krążowników radzieckich walnie pomogła w przerwaniu oblężenia Leningradu i dalszych sukcesach ofensywy. Lotnictwo morskie dokonało z baz bałtyckich pierwszego nalotu na Berlin.

Na wszystkich frontach wojny morskiej Flota ZSRR gromiła wroga, dowodząc swej wyższości. W ciągu pierwszych 37 miesięcy flota radziecka zniszczyła oprócz innych niemieckich jednostek — 37 torpedowców, 137 patrolowców, 13 kutrów artyleryjskich, 79 torpedowych, 288 kutrów strażniczych, 129 trałowców itd. Te częściowe tylko cyfry obrazują wystarczająco zwycięską działalność Floty Wojennej ZSRR, która wbrew wszelkim teoriom i obliczeniom przeciwnika rozgromiła Niemców również i na morzu.

W ósmą rocznicę hitlerowskiego napadu na ZSRR dobrze będzie jeśli rządzące koła na zachodzie przypomną sobie przebieg działań na froncie wschodnim i ostateczny wynik wojny. Bohaterskie czyny radzieckich żołnierzy i marynarzy nie znajdują sobie równych w historii, gdyż po raz pierwszy w obronie swej socjalistycznej Ojczyzny walczył żołnierz w pełni świadomy celu, bojownik idei wolności i sprawiedliwości społecznej. O tym też nie powinni zapominać dzisiejsi podżegacze wojenni. Los Niemiec hitlerowskich, w których ślady tak wyraźnie podążają imperialiści z tej i tamtej strony oceanu niech będzie im przestrogą.

Zwycięska Armia Radziecka i wsławiona w bojach na morzu Marynarka Wojenna ZSRR stanowią dziś potężną, niepokonaną siłę, stojącą na straży światowego pokoju i dlatego histeria wojenna imperialistów zachodnich, jeśliby kiedykolwiek znalazła wyraz w agresywnej napaści, zakończy się równie niesławnie, jak hitlerowska kampania z roku 1941.

JÓZEF WÓJCICKI



ARTYKUŁ NINIEJSZY, KTÓREGO PIERWSZĄ CZĘŚĆ ZAMIEŚCILIŚMY NA ŁAMACH POPRZEDNIEGO NUMERU NASZEGO PISMA STANOWI ZAKOŃCZENIE DŁUŻSZEJ PRACY NA TEMAT NIEKTÓRYCH ZAGADNIEŃ BURŻUAZYJNYCH TEORII WOJNY. AUTOR ZAJMUJE SIĘ W SZCZEGÓLNOŚCI BURŻUAZYJNĄ TEORIĄ SIŁY MORSKIEJ, REPREZENTOWANĄ PRZEZ GŁÓWNEGO TEORETYKA AMERYKAŃSKIEJ IDEOLOGII WOJENNEJ A. T. MAHANA, DEMASKUJĄC I UDOWADNIAJĄC JEJ AWANTURNICZY I WSTECZNY CHARAKTER, JAKO TEORII, BĘDĄCEJ PRZEJAWEM ANTYNAUKOWYCH TEZ, NAGINANYCH DO INTERESÓW PAŃSTW IMPERIALISTYCZNYCH ROZDZIERANYCH WEWNĘTRZNYMI SPRZECZNOŚCIAMI USTROJU KAPITALISTYCZNEGO.

Krach teorii Mahana

KOMANDOR JÓZEF URBANOWICZ

Za podstawę swojej strategicznej koncepcji wojny na morzu Mahan wziął teorię siły morskiej.

Mahanowska koncepcja wojny na morzu odzwierciadla imperialistyczny, zaborczy charakter wojny tych państw, z doświadczeń których autor czerpał uzasadnienia dla swojej sztuki wojennej. W treści jego koncepcji strategicznej widoczny jest duży wpływ niemieckich teoretyków wojennych, między którymi figuruje Clausewitz.

Mahan uważał, że głównym celem wojenno-morskiej strategii jest tworzenie dogodnych pozycji w czasie wojny i w czasie pokoju zabezpieczających wzrost siły morskiej dla nieustannej ekspansji, osiąganej różnymi środkami — zarówno dyplomatycznymi jak i wojennymi.

Wojenna strategia w związku z tym była przez niego rozpatrywana nie tylko jako koncepcja wojny, lecz jako sztuka kierowania państwem. Jednym ze środków ulepszania swoich pozycji jest według Mahana nacisk polityczny, urzeczywistniany zmianą dyslokacji flot wojennych i demonstracją potęgi morskiej w czasie pokoju. Według strategii Mahana wojna musi być zaskoczeniem dla przeciwnika. Główne siły muszą pokonać przestrzeń oddzielającą je od wybranego obiektu agresji i uderzyć przedtem, nim nieprzyjaciel zdolny będzie wprowadzić do walki swoje rezerwy.

Przygotowując i wykonując decydujące uderzenie, należy uwzględnić przede wszystkim znane słabe strony przeciwnika w danej chwili i na nie skierować uderzenie. W ten sposób można pozbawić przeciwnika jego siły, możności wykorzystania rezerw, przeciąć węzły wewnętrznej komunikacji, pozbawić go możliwości skoordynowanego działania i zmusić do kapitulacji. Taki jest cel współczesnej wojny.

Tworząc teorię wojny na morzu, Mahan miał na względzie wojnę agresywną, zaborczą, do której zawczasu przygotowuje się imperialistyczne państwo — napadające tylko w tym wypadku, jeśli posiada przeważającą siłę zbrojną. Sztuka wojenna w tej koncepcji jest odsunięta na drugi plan i odgrywa rolę wtórną, drugorzędną, ponieważ osiągnięcie celu w wojnie uzależnione jest od pozycyjnej i materialnej przewagi, osiąganej jeszcze w czasie pokoju i wykorzystanej w warunkach zaskoczenia przeciwnika.

Sztuka wojenna w wyobrażeniu Mahana jest sztuką wojenną imperialistycznego agresora, przygotowującego zawczasu wojnę celem napaści na słabszych rywali.

Z dążenia do przeważającego wpływu w świecie wynika logiczna konieczność panowania na morzu przy pomocy siły morskiej. Jest to kamień węgielny strategii Mahana. Zrealizować niepodzielne panowanie na morzu może tylko potężne mocarstwo morskie, posiadające flotę wojenną znacznie przewyższającą floty innych państw.

Panowanie na morzu osiągnięte może być w najprostszy sposób przez wykrycie i zlikwidowanie głównych sił przeciwnika. Dlatego też jednym z najważniejszych postulatów jest koncentracja w przewidywanym miejscu starcia — przeważającej nad przeciwnikiem floty.

Zasadę koncentracji doprowadził Mahan do znaczenia uniwersalnego, strategicznego dogmatu, wykluczającego przystąpienie do boju bez posiadania decydującej przewagi. Walka z równym lub tym bardziej z silniejszym przeciwnikiem została wykluczona z planu wojny. W związku z tym wykluczony zostaje całkowicie element ryzyka, a znaczenie manewru doprowadza się do minimum.

W ten sposób strategia osiągnięcia panowania na morzu, zarówno jak i strategia współczesnej wojny — opiera się wyłącznie na przewadze sił morskich; sztuce wojennej daje się wspomagającą i podporządkowaną rolę. Dlatego też Mahan odrzuca potrzebę skomplikowanych taktycznych manewrów. Panowanie na morzach wiązał on z istnieniem potężnej floty pancernej. Przeważającą cechą charakterystyki jednostek morskich powinna być nie szybkość — lecz moc ognia artyleryjskiego. Według Mahana decyduje nie fakt, kto pierwszy przybędzie na miejsce walki, lecz moc ognia artyleryjskiego.

Mahan uważał, że niezbędnym warunkiem urzeczywistnienia długotrwałego panowania na morzu jest posiadanie dobrze urządzonych baz w kraju i na całym świecie. Baza morska jest najpewniejsza tylko wtedy, kiedy opiera się na rozległej kolonii, posiadając do dyspozycji miejscowe resorty.

Bazy i flota znajdują się we wzajemnej zależności. Lecz według Mahana bazy są zależne od floty w większym stopniu niż flota od baz. Utrzymanie różnego rodzaju baz zależy przede wszystkim od panowania na morzu, tzn. od floty. Dlatego też w czasie wojny kiedy powstaje konieczność zniszczenia sił morskich przeciwnika głównym obiektem floty jest flota nieprzyjacielska, nie zaś jej bazy. Opanowanie baz i ich obrona jest według Mahana drugorzędnym zadaniem.

Powyższe koncepcje strategiczne Mahana sprowadzają się do dwóch zasadniczych wniosków.

Należy budować potężną, pancerną flotę, znacznie przewyższającą połączone siły przewidywanych przeciwników. Flota ta musi być użyta głównie przeciw zasadniczym siłom morskim przeciwnika.

Armia lądowa ma do spełnienia drugorzędną rolę siły pomocniczej, niezbędnej dla obrony wojenno - morskich baz i kontynentu — w tym wypadku, jeżeli marynarka wojenna nie byłaby zdolna tego wykonać.

Prowadzenie wojny, według strategicznych koncepcji Mahana, jest możliwe tylko w tym wypadku, jeżeli zawczasu została stworzona przewaga nad przeciwnikiem. Wynika z tego, że wojna na morzu winna być wygrana jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych, w czasie pokoju. Oznaczałoby to, że imperializm i koła militarystyczne powinny przede wszystkim wygrać wojnę wewnątrz kraju, odsunąć demokrację i osiągnąć panujące położenie polityczne w państwie.

Klasowa świadomość mas ludowych powinna zostać zduszona propagandą nacjonalizmu i ustąpić miejsca tzw. „jedności narodowej". Do osiągnięcia tego celu służy oficjalna „nauka" burżuazyjna, obfitująca w pseudonaukowe teorie, w liczbie których znajduje się oczywiście „geopolityka" i teoria morskiej siły Mahana.

Teoria morskich sił Mahana w zupełności nadawała się dla uzasadnienia i realizacji agresywnych celów amerykańskiego imperializmu. Dlatego też i po dzień dzisiejszy znajduje ona zastosowanie w wojennej polityce i wojennej ideologii USA. Lecz w trakcie ostatniej wojny została ona jednak „zmodernizowana", ponieważ większość entuzjastów wszechpotężnej siły morskiej przekonała się, że istnienie samej floty nie wystarcza we współczesnej wojnie dla osiągnięcia decydujących wyników. Nie oznacza to jednak, że teoria Mahana, a w szczególności jej socjalno - polityczna treść może być wyjęta z ideologicznego arsenału amerykańskich militarystów.

Istnieje wiele przyczyn, dla których podstawowe zasady tej teorii nie mogą być obalone w USA.

Przede wszystkim teoria Mahana nie może być obalona przez burżuazyjną naukę z tego powodu, że jej socjalno-polityczna treść jest wzorcowym wyrazem uzasadnienia imperialistycznych tendencji burżuazyjnej klasy panującej.

Obrona imperializmu i uzasadnienie imperialistycznej ekspansji na glebie anglosaskiej teorii rasowej, razem z agresywną wojenno - polityczną strategią, umotywowana za pomocą geopolityki, jest podstawą amerykańskiej wojennej ideologii po dzień dzisiejszy.

Lepszego uzasadnienia od teorii Mahana imperialistyczna wojenna ideologia nie posiada. Socjalno - politycznej treści teorii Mahana nie tylko nie krytykuje się lecz jest ona szeroko wykorzystywana przez podżegaczy wojennych dla rozpalania militarystycznych namiętności w masach amerykańskiego narodu. Jednak teoria Mahana została obalona doświadczeniem dwóch wojen światowych.

Współczesna wojna jes wojną całych narodów; natc żenie jej polega nie na jed nym z rodzajów broni, ale na ekonomicznej sile kraju, u stroju państwowym i moral nej sile narodu.

Los współczesnej wojny zależny jest nie od uderzenia zawczasu skoncentrowanej i przeważającej siły zbrojnej, dokonanego przez stronę napadającą, wykorzystującą czynnik zaskoczenia, lecz od czynników stałych. Są nimi: — zwartość zaplecza, „morale" armii, ilość i jakość sił zbrojnych, słuszne podstawy społecznego i państwowego ustroju krajów walczących oraz sprawiedliwy cel prowadzonej wojny. Tylko te elementy rozstrzygają o losach wojen i decydują o zwycięstwie.

Strategia radziecka przeciwstawia jednostronnym, antynaukowym koncepcjom państw burżuazyjnych realną analizę układu sił, analizę roli i znaczenia stałych oraz tymczasowych czynników działających w wojnie; strategia ta przeciwstawia burżuazyjnej koncepcji „błyskawicznej wojny" koncepcję wojny długotrwałej, sprowadzając najpierw przywilej przeciwnika, wynikający z czynników zaskoczenia do zera i wprowadzając w działanie czynniki stałe, decydujące w ostatecznym rozrachunku o zwycięstwie.

Wojenna ideologia, oparta na naukowych podstawach materializmu dialektycznego zasadza się na prawidłowym rozumieniu historycznych procesów i daje możność stworzenia strategii, opartej na naukowym ujęciu nie tylko sił i możliwości własnych, lecz również sił i możliwości przeciwnika, oraz odrzuca wszelkiego rodzaju awanturnicze, oderwane od rzeczywistości plany.

To przede wszystkim określa siłę i naukowy charakter strategii radzieckiej w odróżnieniu od antynaukowych koncepcji wojennych państw burżuazyjnych.

Odwaga i stanowczość w połączeniu z trzeźwą oceną sytuacji i obiektywną oceną sił własnych i przeciwnika; wykorzystanie całego bogatego arsenału form strategicznych wykluczających szablon i dogmatyczne przyznawanie pierwszeństwa jakiejś jednej z form; jednoczesna stała dążność do ofensywy, niezbędne przejście od obrony do natarcia, traktowanie obrony nie jako samodzielnej formy strategicznej, za pomocą której można osiągnąć zwycięstwo, lecz jako etapu przygotowania ofensywy; niezłomna wola w osiągnięciu nakreślonego planu strategicznego, dochodząca do częściowej lub zupełnej zmiany planu strategicznego, jeżeli wymaga tego sytuacja; szerokie zastosowanie wszystkich rodzajów broni z jednoczesnym podkreśleniem zasady, że żadna broń lub rodzaj wojska nie może samodzielnie rozstrzygnąć wyniku walki, że osiągnięcie pomyślnego wyniku jest możliwe tylko przy stałym współdziałaniu wszystkich rodzajów broni; stała dążność do zlikwidowania przeciwnika, bez czego nie może być osiągnięte zwycięstwo i — wynikające z powyższego zastosowanie najbardziej stanowczych operatywnych i taktycznych form i sposobów walki — takie są niektóre podstawowe cechy charakterystyczne radzieckiej strategii wojennej, dzięki którym zostało osiągnięte zwycięstwo w ubiegłej wojnie.

Wkładając starą, reakcyjną treść wojennej doktryny w nowe formy techniki, burżuazyjni teoretycy utrzymują nadal te socjalno - polityczne idee, na których bazuje ich reakcyjna ideologia wojenna.

Józef Stalin w roku 1937 powiedział, że „... tylko ludzie zdziecinniali mogą myśleć, że prawa artylerii są silniejsze od praw historii".

W jaki sposób historia obala wszystkie reakcyjne idee zostało w sposób dostateczny wykazane w ubiegłej wojnie na przykładzie faszystowskich Niemiec i imperialistycznej Japonii — zdruzgotanych przez Armię Radziecką.

JÓZEF URBANOWICZ

GANGSTERZY Z SOUTHAMPTON

Z pewnością nie jest przypadkiem fakt, że brytyjskie pisma morskie ostatnio coraz częściej zamieszczają opisy „sławnych wyczynów" angielskich korsarzy w rodzaju pirata Drake, którego postać podniesiona została do rangi bohatera narodowego. Zachwyt nad metodami korsarzy idzie w parze z coraz wyraźniejszym zachwytem nad faszystowskimi metodami, wziętymi żywcem z pierwowzorów hitlerowskich Niemiec. Że nie tylko teoretycznie, ale i praktycznie naśladuje się te metody, świadczy najdobitniej ostatni, brutalny gwałt, popełniony przez Anglików na znanym antyfaszyście niemieckim Gerhardzie Eislerze.

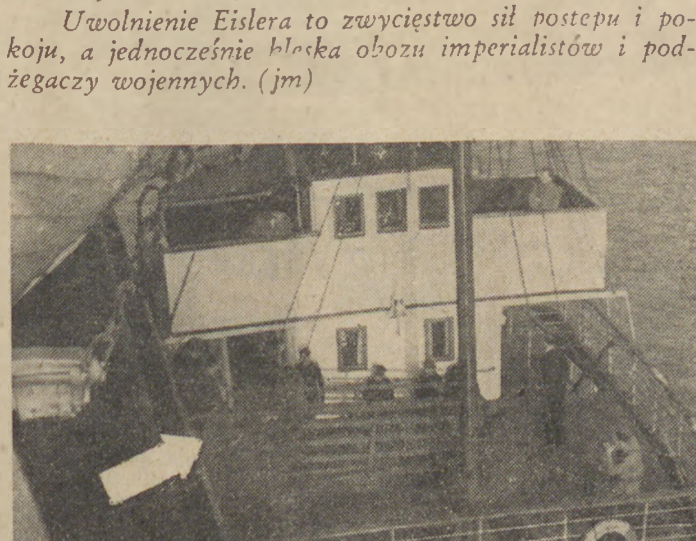
Gerhard Eisler walczył nieustępliwie z reżimem hitlerowskim i ścigany przez Gestapo musiał wyjechać do Ameryki, gdzie walkę z faszyzmem prowadził nadal. W kraju „nieograniczonej wolności" nie pozwolono mu jednak na aktywną działalność w obronie demokracji i pokoju, a nadto postawiono go nawet w stan oskarżenia.

W międzyczasie wybitnemu niemieckiemu antyfaszyście zaproponowano objęcie katedry w Lipsku, dokąd zamierzał udać się na pokładzie polskiego statku „Batory". W czasie podróży, kiedy „Batory" zawinął do angielskiego portu Southampton na rozkaz rządu amerykańskiego policja angielska dokonała porwania Eislera z pokładu polskiego statku (na zdjęciu poniżej). Gwałcąc przepisy prawa międzynarodowego i morskiego, urzędnicy i policjanci angielscy znieważyli polską banderę, obezwładnili kapitana polskiego statku i samowolnie wbrew wszelkim prawom i tradycjom, uprowadzili siłą bojownika — antyfaszystę.

Cały świat postępu, wszyscy ludzie prości, miłujący wolność, ze zrozumiałym oburzeniem przyjęli wieść o zuchwałym gwałcie, dokonanym przez Anglików. Tysiące zebrań i rezolucji ze wszystkich krańców świata dały wyraz zdecydowanej, silnej woli mas ludowych, żądających uwolnienia Eislera. Na nic nie zdały się próby odciągnięcia uwagi opinii publicznej i usiłowania odroczenia procesu. Pod naciskiem opinii mas całego świata, rząd angielski został zmuszony do uwolnienia Eislera, tego pierwszego więźnia Paktu Atlantyckiego. Uwolnienie Eislera jest niezaprzeczalnym sukcesem sił postępu i pokoju, jest dowodem, że siły te już tak potężnie wzrosły i okrzepły, iż znacznie przerastają siły wstecznictwa, kapitalizmu i grupy podżegaczy wojennych.

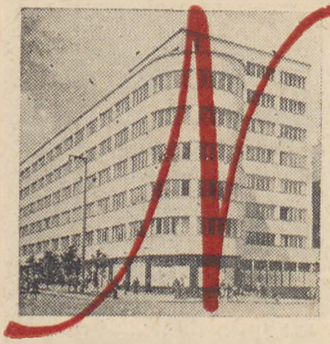
Zwolniony pod presją opinii mas ludowych, Gerhard Eisler złożył oświadczenie, w którym zapewnił, że będzie nadal walczył z faszyzmem, panoszącym się coraz wyraźniej nie tylko w Niemczech Zachodnich, ale we wszystkich krajach kapitalistycznych.

Uwolnienie Eislera to zwycięstwo sił postępu i pokoju, a jednocześnie klęska obozu imperialistów i podżegaczy wojennych. (jm)



TRÓJMIASTO WYBRZEŻA GD

napisał KAROL WEBER



Nazwa zespołu portowego GeDe określamy obecnie dwa połączone porty polskie Gdańsk i Gdynia, które po zniesieniu nienaturalnych granic politycznych zrastają się w jedną organiczną całość obejmującą porty i trójmiasto składające się z miast Gdańska, Sopotu i Gdyni. Jeżeli pragniemy określić chociaż w przybliżeniu granice zespołu portowego i trójmiasta, to ciągną się one nad brzegiem morza od wzgórz Oksywia do ujścia Martwej Wisły. Zasięg trójmiasta jest jeszcze większy i obejmuje obszar od Redy do Pruszcza Gdańskiego. Najbliższe zaplecze mieszkalne zespołu portowego i trójmiasta sięga dzięki doskonałym połączeniom komunikacyjnym jeszcze dalej na północny zachód do Wejherowa i na południe do Tczewa.

HISTORIA

Doniosłą rolę zespołu GeDe można należycie ocenić na podstawie historycznego rozwoju, narastania oraz funkcjonalnego i organicznego zespolenia.

Najstarszą częścią zespołu portowego i trójmiasta jest miasto Gdańsk. Już za czasów rzymskich znana była osada u ujścia Wisły, w której kończyła się droga bursztynowa i skąd starożytni kupcy sprowadzali ceniony jako ozdoba i lek-elektron. Na przełomie pierwszego tysiąclecia naszej ery nad ujściem Wisły mieszkali Prusowie i Słowianie pomorscy. W połowie czternastego wieku Gdańsk stanowił już bardzo poważny ośrodek handlowy o słynnych w całej Europie jarmarkach, na które zjeżdżało wiele tysięcy kupców z całej prawie Europy a nawet z Bizancjum.

Korzystne położenie miasta u ujścia najważniejszej arterii komunikacyjnej średniowiecznej Polski — Wisły predestynowały Gdańsk do odegrania wielkiej roli gospodarczej, centralnego punktu wymiany towarowej. Tu spływało na tratwach i barkach polskie drzewo i zboże, potaż i miód, stąd szły w głąb kraju drogocenne sukna, wyroby metalowe i korzenie. Statki gdańskie docierały do portów Morza Śródziemnego i utrzymywały regularną komunikację z portami bałtyckimi i Morza Północnego.

W dobie największego rozkwitu miasta, do Gdańska zawijało ponad 1 000 statków rocznie, więcej aniżeli do którego z portów u ujścia Łaby czy Wezery. W 17 stuleciu miasto liczyło już 75 000 mieszkańców tj. więcej aniżeli Hamburg.

Epoki rozkwitu gospodarczego miasta zbiegały się regularnie z okresami, gdy miasto należało do Polski i mieszkańcy jego utrzymywali dobre stosunki z Rzecząpospolitą.

Życie portowe Gdańska koncentrowało się jeszcze do końca ubiegłego stulecia nad Wisłą i Motławą. Ruiny wspaniałego, starożytnego, pochodzącego z 13 stulecia dźwigu i liczne stare magazyny na wyspie Spichrzów, świadczą o tym, że port znajdował się w pobliżu ówczesnego śródmieścia.

Z chwilą rozbiorów Polski rozpoczął się niechybny upadek Gdańska. Port, który poprzednio utrzymywał ożywione stosunki z dalekimi krajami został w granicach państwa pruskiego zdegradowany do podrzędnego punktu przeładunkowego o znaczeniu wyłącznie kabotażowym. Królestwo pruskie i następnie pierwsza Rzesza faworyzowały porty zachodnie. W 1913 r. do portu gdańskiego zawinęło zaledwie 925 statków, gdy tymczasem w Szczecinie zanotowano 2 344. Przeładunek towarów, przeważnie drzewa i zboża nie przekraczał dwu i pół miliona ton. Port gdański posiadał w 1912 roku zaledwie 26 dźwigów, z których jedynie 16 służyło do przeładunku towarów. Przeciętna głębokość basenów wynosiła zaledwie od 1,5 do 4,6 m.

GDAŃSK W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

Jak wiadomo Gdańsk politycznie wyodrębniony został na podstawie traktatu wersalskiego i wraz z niewielkim zapleczem Żuław przekształcony w „wolne miasto" tworząc z Rzeczypospolitą Polską jednolity obszar celny. Ponowne, aczkolwiek niezupełne zespolenie miasta z Polską zapoczątkowało nowy okres rozbudowy portu. W 1920 r. tonaż statków na wejściu i wyjściu wynosi łącznie 1 967 000 NRT. W ciągu następnych 8 lat wzrasta on stale osiągając 8,07 milionów ton i 12 381 jednostek.

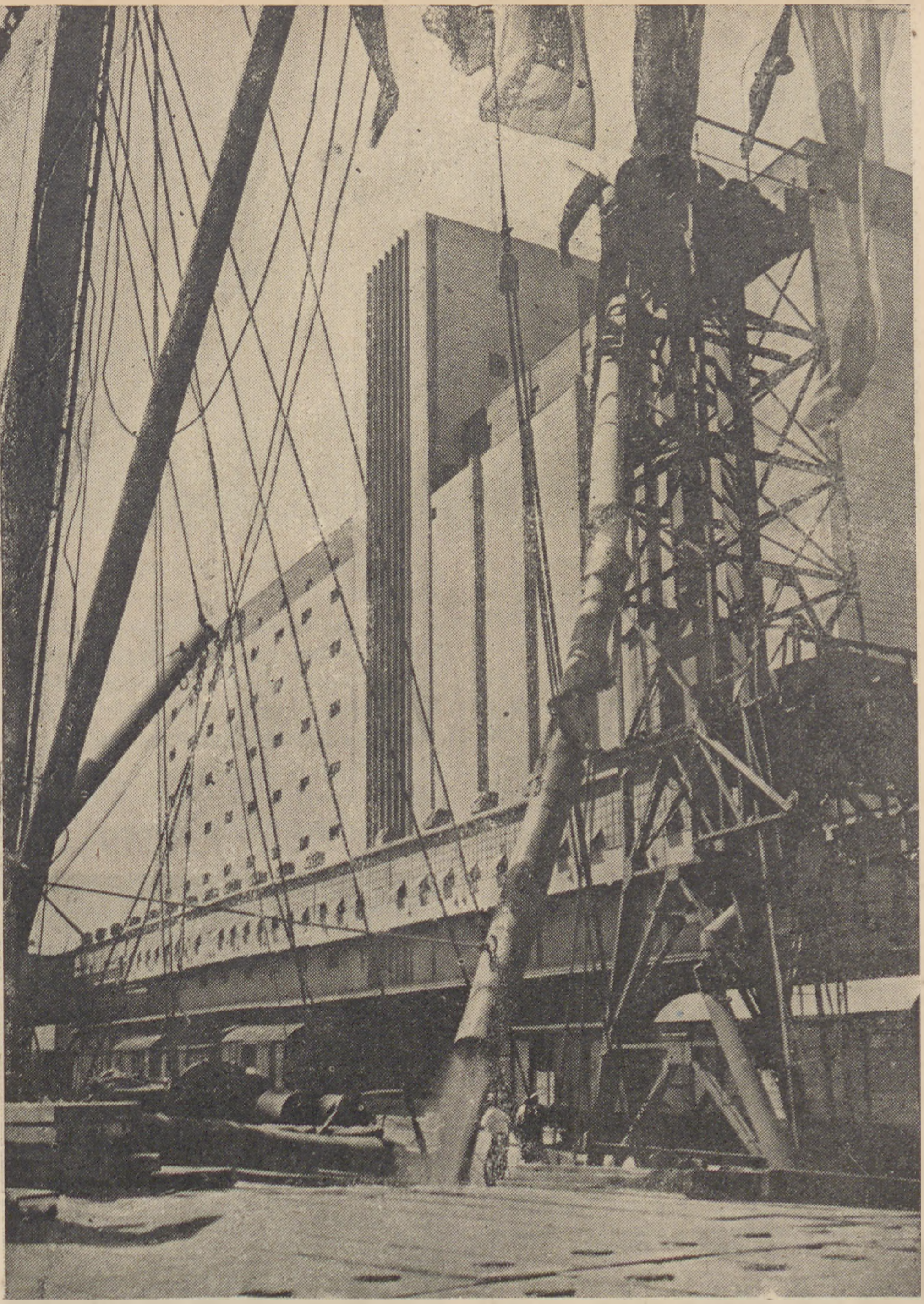
Dzięki poparciu Polski Gdańsk urasta już w 1926 roku do jednego z najwięk-



szych portów na Bałtyku, wykazując czterokrotny wzrost swoich obrotów. Korzystając z nieproporcjonalnie wielkiego udziału w polskich dochodach celnych (1/7 wszystkich wpływów z cła) i z poważnych dotacji Polski, port gdański znacznie się rozbudowuje, powstają nowe baseny i nabrzeża, pogłębia się kanały i baseny do 9 metrów, długość nabrzeży zostaje podniesiona do 31 km, na których pracuje w 1938 r. 82 dźwigów i urządzeń przeładunkowych a powierzchnia krytych magazynów powiększona została prawie do 292 tys. m².

Gdańszczanie jednak za podszeptem niedorzecznej propagandy idącej z Berlina zaczynają z biegiem czasu zapominać o nadzwyczajnej prosperity, płynącej z harmonijnej współpracy — zaczynają wobec Polski wysuwać daleko idące pretensje gospodarcze a nawet żądania polityczne, których rządy sanacyjne, prowadzące politykę proniemiecką, nie umiały lub też może raczej nie chciały dostrzec.

Z dnia na dzień stawało się jednak coraz bardziej widoczne, że Polska musi dążyć do wybudowania własnego portu na krótkim skrawku wybrzeża.



POWSTAJE PORT W GDYNI

Do tego celu nadawał się jedynie obszar położony pomiędzy osadą rybacką Gdynia i wzgórzami oksywskimi. W 1924 r. rozpoczęto prace nad budową największego i najnowocześniejszego portu sztucznego w Europie. Wobec znacznych trudności terenowych, zadanie stawiane inżynierom i robotnikom było bardzo poważne.

Już w pierwszym roku port gdyński zanotował na wejściu 29 statków o 41 000 NRT. Cztery lata później do portu weszło już 1 108 statków posiadających 985 000 NRT, a przeładunek towarów zbliża się do 2 milionów ton. Ruch w porcie gdyńskim wzrasta z roku na rok dochodząc w 1937 r. do 5 766 statków o 5 680 000 NRT na wejściu wykazując przeładunek ponad 9 milionów ton towarów.

Stała rozbudowa portu doprowadza długość nabrzeży do 12,9 km, na których pracowało 76 urządzeń przeładunkowych. Głębokość basenów przy nabrzeżach dochodzi do 12 metrów i pozwala na przyjmowanie największych jednostek dalekomorskich. Ogólna powierzchnia licznych magazynów gdyńskich wynosiła 207 000 m³ a długość linii kolejowych w porcie przekroczyła 215 km. Port gdyński stał się w ciągu niespełna 15 lat jednym z największych ośrodków obrotu towarowego na Bałtyku. W miarę rozbudowy portu rozwijało się miasto. Skromna nikomu nieznana wioska rybacka licząca zaledwie kilkaset mieszkańców, nabrała rozgłosu.

WOJNA WYBUCHŁA W GDAŃSKU

Nie o Gdańsk wybuchła wrześniowa zawierucha wojenna, która stała się najcięższym zmaganiem naszych pokoleń. Wybuchła ona jednak w Gdańsku. Od kilku już lat Niemcy z pozornie spokojnego miasta robili bastion agresji hitlerowskiej przekształcając je w tajny arsenał.

Nieliczna załoga polska na Westerplatte i garstka polskich pocztowców broniła się jak spartańscy bohaterowie. Podobnie jak na Westerplatte wspaniale trzymała się załoga Oksywia. Zmogła ich przemoc hitlerowska. Dla mieszkańców Wybrzeża nadszedł okres najcięższej udręki. Wysiedlenia, prześladowania i aresztowania były codziennym zjawiskiem. Pozostali tu Polacy zmuszeni zostali do najbardziej wyczerpujących prac. Porty zamarły. Gdynię przekształcono w kryjówkę niemieckiej marynarki wojennej, która musiała opuścić swoje bazy na Morzu Północnym i Bałtyku. Rozległe magazyny portowe zostały zamienione na warsztaty uzbrojeniowe. Nabrzeża ogołocono z dźwigów, które zostały przewiezione do portów zachodnio niemieckich.

WYZWOLENIE I ODBUDOWA

W pamiętną wiosnę 1945 r. żelazny pierścień Wojsk Radzieckich coraz bardziej zaciskał się dookoła straconych pozycji niemieckich Gdańska i Gdyni. Dnia 23 marca 1945 roku kocioł nadmorski został rozdzielony — zwycięskie czołgi radzieckie, jednostki I Armii Wojska Polskiego w Sopocie dotarły do Zatoki Gdańskiej. W szybkich i sprawnych operacjach bojowych zlikwidowano mniejszy kocioł gdyński i zamknięto w płonącym Gdańsku niedobitki obrońców niemieckich. Dnia 1 kwietnia miasta Gdańsk i Gdynia zostały oswobodzone.

W okresie od wyzwolenia do uruchomienia portów należało jeszcze dokonać ogromu pracy. Gdy grupy operacyjne Departamentu Żeglugi po raz pierwszy zlustrowały urządzenia portów i nabrzeża, zdawało się, że odbudowa potrwać musi kilkanaście lat. Rzeczoznawca zagraniczny przysłany celem oceny portów polskich, w pierwszym swoim raporcie wyraził się bardzo pesymistycznie. Nie zraził się tym polski robotnik i inżynier przepojony wolą jak najszybszego uruchomienia portu. W czasie, gdy w zatoce i na redzie jednostki radzieckie oczyszczały tor wodny z min, rozpoczęto w portach pracę nad usunięciem gruzów, uporządkowaniem torów kolejowych i chociażby prowizorycznym przygotowaniem magazynów. Port gdyński przedstawiał obraz największego zniszczenia. Nieco lepiej przedstawiała się sytuacja w porcie gdańskim, gdzie ocalało jeszcze kilka mniejszych magazynów i dźwigów.

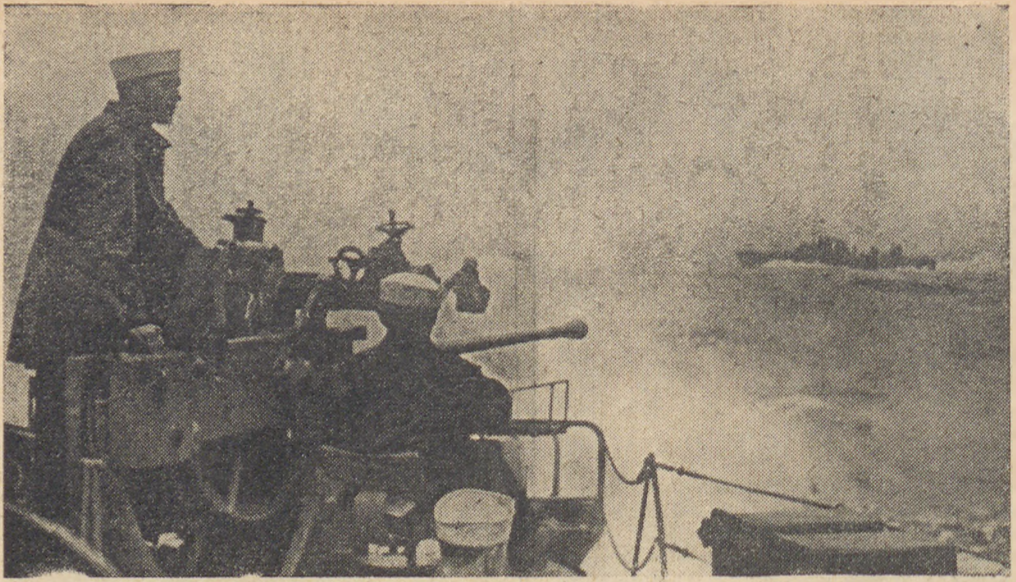
W ciągu 15 tygodni doprowadzono port gdyński do tego, że mógł on, chociaż w skromnym zakresie, rozpocząć działalność przeładunkową. W dzienniku Kapitanatu Portu pod datą 16 lipca notowany jest pierwszy statek handlowy „Neito Suoma" pod banderą fińską, który przybył po pierwszy ładunek węgla w ilości 1 291 ton. W dniu tym do portu gdyńskiego przybył pierwszy transport węgla z Górnego Śląska eskortowany przez grupę górników spontanicznie witanych przez ludność Wybrzeża.

Port gdyński, jako pierwszy port Zatoki Gdańskiej rozpoczął pracę. Niedługo po nim ruszył również i port gdański. Kilka tygodni później 22 sierpnia 1945 roku do portu wszedł pierwszy statek z ładunkiem — szwedzki parowiec „Ines", przywożąc pierwszy ładunek drobnicy.

Niezależnie od normalnej pracy przeładunkowej, która z dnia na dzień przybierała na intensywności, w portach rozpoczęto planową odbudowę. Gdańsk i Gdynia weszły w nową fazę odbudowy i rozwoju jako porty Polski Ludowej. Dla portów tych rozpoczął się nowy okres pełnego rozkwitu i nowy etap pracy, której rezultaty stały się przedmiotem podziwu całego świata.

(Ciąg dalszy w następnym numerze).

KAROL WEBER



DZIELNI ODWAŻNI SPRAWNI

KPT. MAR. ST. BISKUPSKI

Gdybym był bardziej „romantycznie” nastrojony, prawdopodobnie reportaż niniejszy rozpocząłbym mniej więcej tak:

„Gładka powierzchnia morza w basenach portowych zostawała szybko za nami i wkrótce wypadliśmy na szerokie wody Zatoki Gdańskiej. Równym rzędem, jeden za drugim, szły szybko zwinne ścigacze, zostawiając za sobą szeroki szlak spienionej wody. Niskie, ołowiane chmury...”

Tak. Taki mniej więcej byłby początek, gdybym, jak się rzekło był bardziej „romantycznie” nastrojony. Zresztą opis ten nie odbiegałby wiele od rzeczywistości. To prawda, że na morze wyszliśmy równiutkim rzędem szyku torowego, to prawda, że za rufami ścigaczy kotłowała się rozbita toń wody, to prawda, że pochmurny dzień czynił wrażenie, że morze sięgnęło ku niebu, ale przede wszystkim prawdą było to, że nie płynęliśmy na morski spacerek, a szliśmy po prostu na ćwiczenia.

Nie mogę narzekać, abym nie miał szczęścia. Trafiłem na pokład akurat tego z przekazanych nam swego czasu przez Związek Radziecki ścigacza, który posiada na swym koncie 2 niemieckie okręty podwodne, zatopione przez marynarzy radzieckich w czasie ubiegłej wojny. Był to więc okręt „z tradycją”, jak to z dumą określiła załoga. „Bystry”, jak gdyby pragnąc uzasadnić swą nazwę rwał szybko naprzód, rozczesując ciemną powierzchnię morza, które chcąc nie chcąc rozstępowało się z szumem, otaczając ścigacz długimi warkoczami grzywiastych fal. Tuż za rufą „Bystrego” sterczał z wody ostry, szary dziób „Dziarskiego”, a w ślad za nim sunęły „Sprawny”, „Śmiały” i „Odważny”.

Zanim jeszcze zbliżyliśmy się do rejonu ćwiczeń, wykorzystano „po drodze” spotkanie z białym, spacerowym stateczkiem „Olimpia” i na dany sygnał, ku niewątpliwemu zdumieniu pasażerów „Olimpii” znalazła się ona nagle pod czułą i bezpieczną opieką eskorty.

Ale był to raczej „nadprogram” i wkrótce też okręty powróciły do poprzedniego szyku, płynąc wyznaczonym kursem.

Kontury brzegów roztopiły się w drobnym lecz gęstym deszczu, który na kształt mgły unosił się ponad morzem. W pewnej chwili na maszcie ścigacza dowódcy dywizjonu ukazał się sygnał:

— Uwaga! Przygotować się do ćwiczenia Nr 1!

Długa linia szyku torowego rozłamuje się, rozwija i stado ścigaczy rozprasza się po morzu. Artylerzyści i NKM-iści zajmują stanowiska i śledząc „wrogie” jednostki kierują lufy działek i NKM-ów w ślad za dalekim i ruchliwym celem.



Ćwiczenie dobiega końca. Na rufie okrętu dowódcy dywizjonu ukazuje się nagle sygnalista.

— P-r-z-y-g-o-t-o-w-a-ć s-i-ę d-o ć-w-i-c-z-e-n-i-a 2!

Sygnaliści z innych okrętów odbierają rozkaz, który płynie po linii poprzez wszystkie jednostki. Treścią następnego zadania jest określanie elementów celu. Dwa ścigacze stanowią parę partnerów. Załogi okrętów śledząc swego partnera co dwie minuty muszą podawać kąt jego biegu i szybkość.

— Uwaga! Na sygnał W (oda) zaczynamy — co dwie minuty notować!

W rękach marynarzy pojawiają się kartki papieru.

—W (oda) góra!

Oczy załogi wpijają się we współćwiczące jednostki, które tymczasem zmieniają szybkość i kurs, aby zadanie było wykonywane w możliwie najtrudniejszych warunkach.

— Ster prawo piętnaście...

— Ster leży prawo piętnaście...

— Lewo na burt...

— Leży lewo na burt...

Dwuminutowe okresy mijają w ciszy przerywanej jedynie regularnym warkotem motorów. Przechodzę wśród załogi i niedyskretnie „zapuszczam żurawia” w stronę kartek: „kąt biegu, szybkość... kąt biegu, szybkość... kąt biegu, szybkość...” — cyfry są prawie identyczne.

Wreszcie kartki zostają zebrane. Wyniki będą sprawdzone po wzajemnym uzgodnieniu ze współćwiczącym okrętem zmian kursów i szybkości w okresach notowań, zaznaczonych nieomylnie przez wykonującego ewolucje.

Te wstępne ćwiczenia okazują się bardzo pomocne w następnym punkcie „porządku dziennego”, którym jest ostre strzelanie. Z daleka mała tarcza wydaje się zaledwie szarym punkcikiem, ale mimo to artylerzysta mat Walerowski z „Dziarskiego” czuje się, jak

to się mówi, w „swoim sosie". Przecież Szkoła Specjalistów Morskich dała mu zasadnicze podstawy do opanowania swej specjalności. Teraz po teorii przychodzi próba z praktyki. A jak to będzie wyglądać — zobaczymy za chwilę. Właśnie pada rozkaz:

— Pal!

Echo dalekiego wybuchu cichym szmerem zaszeleściło ponad powierzchnią morza.

— Krótki...

Następny strzał będzie z pewnością lepszy.

— Pal!

Nieco poza celem wytrysnęła w górę wysoka fontanna wody.

— Długi...

Tym razem powinno być w celu.

— Ogień ciągły!

Cel zostaje dosłownie obramowany i nakryty szeregiem wodnych wytrysków. Gdyby w tym miejscu znajdował się w tej chwili nieprzyjacielski okręt, z pewnością przeżywałby on ostatnie chwile przed smętnym opadnięciem na dno morza, lub przynajmniej ciężkimi awariami.

Tak — jeśli chodzi o mata Walerowskiego można śmiało powiedzieć, że nauka nie poszła w las. I z pewnością jego ojciec, robotnik, — gdyby żył jeszcze — miałby słuszny powód do tego, aby być dumnym ze swego syna, tym bardziej że jak się okazuje mat Walerowski jest nie tylko dobrym artylerzystą, ale jako ZMP-owiec bierze czynny udział w życiu społecznym, a nawet zdołał się wybić przy realizowaniu czynu pierwszomajowego, podjętego przez jego jednostkę. Ale Walerowski ma w dywizjonie konkurenta. Mat Leon Bednarek podobnie jak Walerowski, bierze żywy udział w pracach społecznych, a co do strzelania, to miałem możność sam ocenić jego zdolności, widząc, jak pociski jego działka trafiały w sam środek celu, jak gdyby ten zaopatrzony był w jakiś tajemniczy magnes. A do niedawna jeszcze niewielu z pewnością zdawało sobie sprawę, że właśnie Bednarek, który w trudnych i ciężkich warunkach wychowywał się wśród licznej rodziny, w chłopskiej zagrodzie koło Kutna, stanie się tak dobrym marynarzem artylerzystą.

— „Może nie wiedzieć Polak co morze, gdy pilnie orze". — Co za nonsens! Przykład Bednarka kładzie „na obie łopatki" tę niemądrą maksymę! A przecież Bednarek nie jest wyjątkiem. Dziś coraz więcej chłopców z wiejskich zagród zasila szeregi Odrodzonej Marynarki Wojennej. A i w samym dywizjonie są jeszcze i tacy doskonali marynarze jak motorzysta mat Woźniak Marian, czy też radiotelegrafiści Wawrzyniak lub Trzeciak.

Ale wróćmy do ćwiczeń. Zwłaszcza, że zbliżają się one ku końcowi i że ostatnim punktem dzisiejszego porządku dnia będą tak zwane ewolucje.

Ścigacze, zgodnie ze swym przeznaczeniem i zadaniami muszą być szybkie, zwrotne i posiadać jak najbardziej udoskonalone zdolności manewrowe. Oto właśnie w tej chwili, po zakończeniu strzelania idą wyciągnięte w linię szyku torowego, kiedy nagle ukazuje się sygnał:

— Czołowy półdywizjonami w lewo...

Dzioby okrętów zwracają się w nakazanym kierunku i upływa zaledwie parę chwil, gdy powstaje nowy regularny szyk. Nie na długo jednak...

— Lewy ukośny 45°...

I znowuż poprzednie linie załamują się i nawet nie wiadomo kiedy powstaje nowy szyk przypominający schodki zwrócone w lewym kierunku.

— Równoczesny zwrot w prawo o 180°!

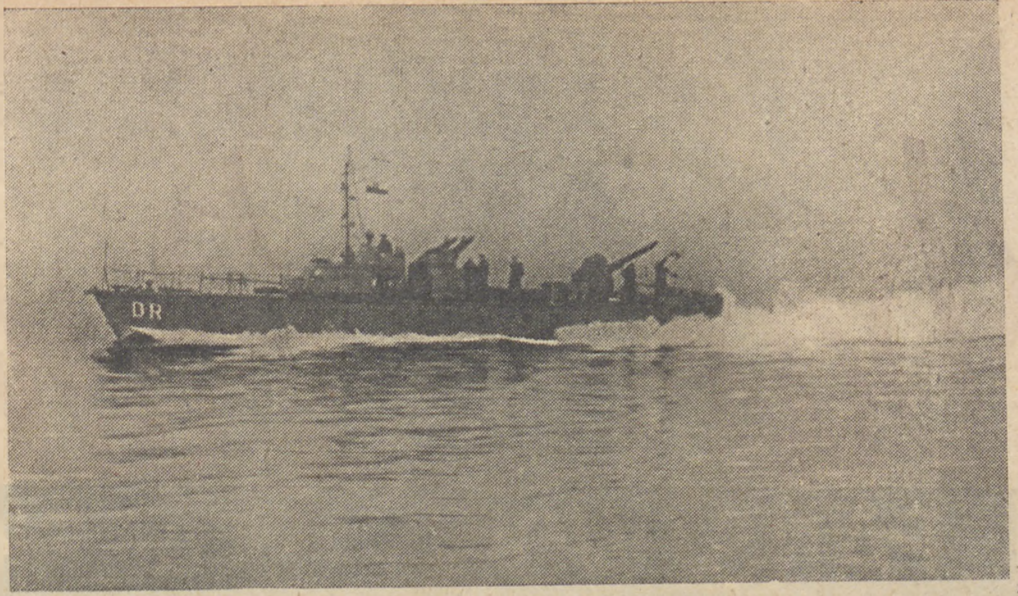
Tym razem, wygląda to tak, jak gdyby wypełniając wydany rozkaz ktoś niewidzialny i ktoś, komu nie sprawia to najmniejszej trudności, jednym ruchem ręki obrócił na wskazany kurs wszystkie okręty jednocześnie.

Morska „musztra" przebiega sprawnie i dokładnie. Jeden dzień przebyty na morzu wzbogaca załogi o nowe doświadczenia, o nowy zapas specjalnej gałęzi wiedzy. Zdobyte umiejętności trzeba będzie teraz rozwijać i pogłębiać, tak, aby załogi ścigaczy mogły się stać pełnowartościowymi obrońcami swego kraju na jego rubieży morskiej. W międzynarodowym froncie pokojowym, który z każdym dniem krzepnie i wzmacnia się, nie może zabraknąć i Odrodzonej Marynarki Wojennej, a ta będzie w stanie wypełnić swe zadania tylko w tych warunkach, gdy marynarze zasilający jej szeregi w jak największym stopniu opanują swe specjalności i wiedzę fachowo-morską. Dzisiejsze ćwiczenia dowiodły, że chęci i zdolności do tej nauki nie brakuje u nikogo. I to nie tylko chęci — rezultaty tych ćwiczeń są dowodem, że przy dobrych chęciach mogą być i dobre wyniki.

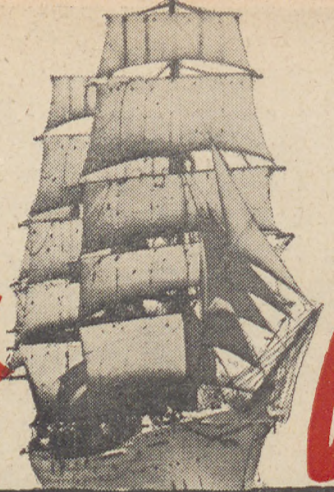
Z mgły powoli wyłania się ciemna linia brzegów: kontury prastarego Gdańska, zielone wzgórza Sopotu i wreszcie ledwo widzialne zarysy dźwigów portu gdyńskiego. Po pracowitym dniu wracamy „do domu". Okręty dobijają do nabrzeża, milkną motory, wprowadzając dziwną, dawno nie słyszaną ciszę i spokój. I kiedy tak stoją obok siebie przychodzi mi nagle na myśl, że właściwie nazwy tych ścigaczy określają w pewnej części charakter, jaki powinien mieć każdy marynarz: „Odważny", „Śmiały", „Dzielny", „Sprawny", „Bystry" i „Dziarski".

STANISŁAW BISKUPSKI

Fot.: K. Komorowski





Dar  Pomorza

PAŃSTWOWY STATEK SZKOLNY

MARIAN MILCZEK

Statki są jak ludzie. Są wielkie i małe; brzydkie, takie sobie, ładne a czasem nawet piękne. Są statki złe, złośliwe, krnąbrne — są też dobre, lojalne, wierne. Jedne mają pecha — inne, szczęśliwe, z każdej opresji wychodzą obronną ręką. Są statki bogate, pyszne i eleganckie — są ubogie, z wyglądu mało efektowne. Są statki pracy i to ciężkiej nieraz pracy — trampy, liniowce, zbiornikowce, trawlery, kutry, holowniki — są dla kontrastu wysmukłe, delikatne nieroby — jachty spacerowe.

Dzieje każdego statku są inne, tak jak różne jest życie każdego człowieka. I tak jak umierają ludzie — umierają statki, ginąc bohatersko, na morzu — bądź kończąc starczy żywot na hałdach złomu. I jedynie nieliczne — najdzielniejsze najbardziej znane i zasłużone — pozostają w pamięci.

Coraz trudniej jest spotkać na morzu czy w porcie — wielki, oceaniczny żaglowiec. Zdetronizowany król przestrzeni coraz bardziej przechodzi do legendy. Wielkie żaglowce, które przetrwały po dziś dzień — można nieomal policzyć na palcach. Nowych — już się nie buduje.

Kilka jest zaledwie jeszcze oceanicznych żaglowców frachtowych, nieco więcej żaglowych statków szkolnych. Do nich należy szkolna fregata Polskiej Marynarki Handlowej — „Dar Pomorza".



Któż nie słyszał o „Darze Pomorza"? Któż go nie widział — choćby tylko w kinie lub na ilustracji? Piękny, biały, smukły „Dar Pomorza".

Jest piękny. Mówią starzy marynarze, że równego mu pięknością żaglowca nie ma już na świecie. Jest dobry, lojalny, wierny. Jest znany, ba — sławny. Zna go niemal cały świat. Życie jego jest barwne, pełne przygód i dalekich, wspaniałych podróży. Praca jego jest pożyteczna i wdzięczna. Setki ludzi morza wspominają jego pokład, jako miejsce, gdzie otrzymali pierwszą zaprawę żeglarską.

Dzieje jego są ciekawe, tak jak dzieje starego, doświadczonego obieżyświata. Słucha się ich z napięciem, mając przed oczyma mapę świata, na której cienkimi, niby krew czerwonymi smużkami zaznaczono na błękicie mórz — trasy jego przelicznych rejsów.

Któryż inny statek jest przedmiotem tylu westchnień, tylu marzeń młodzieńczych i twardych, męskich postanowień?

Któryż inny statek jest w takiej mierze symbolem osiągniętych zamierzeń lub zawiedzionych nadziei?

A OTO JEGO HISTORIA

Wybudowano go w 1909 r. na stoczni Blohm Voss w Hamburgu jako jednostkę szkolną dla niemieckiej marynarki handlowej. Nazywał się wtedy „Prinzess Eithel Friedrich" i należał do znanego „Deutsche Schulschiff Vereins". Pierwsza wojna światowa przerywa jego pływanie pod niemiecką banderą. Podczas wojny zakotwiczony w Kiel służy jako koszary dla marynarzy. Graf Lückner, głośny korsarz tamtej wojny, słynny ze swych rozbójniczych rejsów na żaglowcu „Seeadler" — nosi się przez pewien czas z myślą przerobienia „Prinzess Eithel Friedrich" na zamaskowanego raidera. Na szczęście dla statku — Niemiec wybiera w końcu inną jednostkę. W 1919 roku fregatę w ramach reparacji wojennych otrzymuje Rząd Francuski, który z kolei przekazuje ją baronowi de Foreste jako odszkodowanie za parowiec zarekwirowany i zatopiony podczas działań wojennych. Baron de Foreste nosi się z zamiarem przerobienia żaglowca na luksusowy jacht, lecz nie ma na to pieniędzy. Statek przechrzczony na „Colbert", stoi bezczynnie w Saint Nazaire, aż do roku 1929, kiedy to zakupuje go Pomorski Wojewódzki Komitet Floty Narodowej i ofiarowuje Państwu jako jednostkę szkolną na miejsce starego, zharatanego długotrwałą służbą „Lwowa". W gru-

dniu 1929 „Colbert" podnosi polską banderę i zmienia nazwę zrazu na „Pomorze", a później na „Dar Pomorza". Niedoszły raider niemiecki i niedoszły luksusowy jacht bogatego arystokraty odnalazł swoje przeznaczenie.



1926 METRÓW KWADRATOWYCH...

... powierzchni liczy ożaglowanie „Daru Pomorza". Bagatelka. Ożaglowanie to rozpięte na trzech stalowych masztach (fokmaszt, grotmaszt i bezanmaszt) pozwala mu na rozwijanie w dogodnych warunkach szybkości, dochodzącej do 17 węzłów. Zatem tyle co „Batory" ze swoimi 12 000 koni mechanicznych. Tylko, że — wiatr nie zawsze wieje i nie zawsze jest pomyślny.

Aby uniezależnić się od pogody i ułatwić sobie manewrowanie w porcie i ciasnych przejściach — „Dar Pomorza" posiada motor pomocniczy Diesla o mocy 480 KM. Pozwala on na osiągnięcie szybkości 9 węzłów.

Długość „Daru Pomorza" wraz z bukszprytem tj. ukośnym masztem, sterczącym na dziobie — wynosi 83 metrów, szerokość 12,5 metra, zanurzenie 5 m. Wysokość najwyższego, środkowego masztu — 49 m. Tonaż wynosi 1561 BRT oraz 524 NRT.

Stała załoga „Daru" liczy 27 osób w tym dwunastu oficerów. Miejsc dla uczniów — około 150.

Pomieszczenia oficerskie, apartament kapitana, salon, mesa — mieszczą się na rufie statku. Jest tu również izba chorych i sala wykładowa, zaś najniższą kondygnację pomieszczeń rufowych zajmuje obszerna maszynownia. Ogromny międzypokład na śródokręciu zajmują uczniowie. W nocy śpią tu na rozpinanych między hakami hamakach, w dzień uczą się, odpoczywają i jedzą przy składanych stołach. Wzdłuż burt znajdują się metalowe szafki na rzeczy oraz na hamaki. Bliżej dziobu osobne pomieszczenia załogi stałej — kucharza, piekarza, bosmanów, motorzystów, żaglomistrza. Pod tym wszystkim — magazyny, kotłownia centralnego ogrzewania, prowiantura, chłodnia. W pomieszczeniach dziobowych na baku — WC, umywalnie, skład farb.

Na pokładzie dwie nadbudówki — rufowa mieszcząca kabinę nawigacyjną i kabinę radio oraz druga na śródokręciu z kuchnią i piekarnią.

Ale — czy wiecie jaka jest łączna długość całego stałego i ruchomego olinowania „Daru Pomorza"? — Ok. 20 000 metrów tj. 20 kilometrów!

OD ROKU 1929...

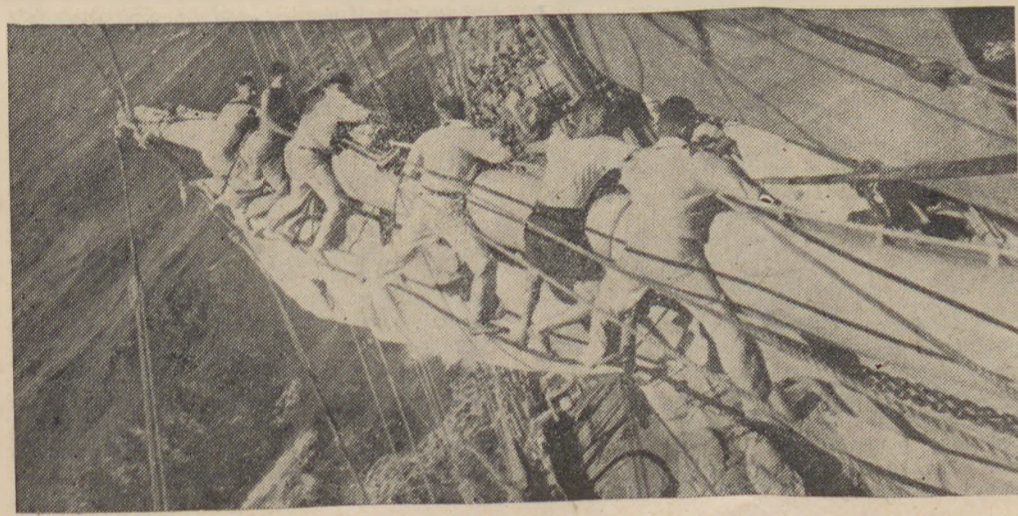
Służba „Daru Pomorza" rozpoczęła się, jak już wspominaliśmy, w roku 1929.

Po wbudowaniu motoru, remoncie i dokonaniu odpowiednich przeróbek na stoczni w Nakskov — „Dar Pomorza" przybywa 30 lipca 1930 roku do Gdyni, gdzie odbywa się jego przekazanie Państwowej Szkole Morskiej. Od tego czasu odbywa on corocznie rejsy z uczniami PSM. Pod dowództwem obecnego dyrektora PSM w Szczecinie — kpt. ż. w. Konstantego Maciejewskiego „Dar" odwiedza dziesiątki portów, przebywając tysiące mil morskich.

Wybuch wojny w 1939 roku zastaje „Dar Pomorza" na Bałtyku. Znalazłszy schronienie w Szwecji statek zostaje internowany.

W SŁUŻBIE POLSKI LUDOWEJ

Jesienią 1945 roku „Dar Pomorza" powrócił z wygnania do kraju. Było pochmurnie i deszczowo, kiedy szliśmy na Oksywie witać zasłużonego staruszka, przybyłego poprzedniego dnia w towarzystwie trzech naszych okrętów podwodnych, również na czas wojny w Szwecji internowanych. Po uroczystościach oficjalnych udostępniono statek dla zwiedzających. „Szturmując" na pokład tłumy Gdynian połamały w zapale ciężki, solidny trap. To tak z miłości i radości...



A potem — w lecie 1946 — „Dar" wyruszył z Gdyni w swój pierwszy po wojnie szkolny rejs. Trasa wiodła na Morze Śródziemne.

Po pierwszej — przyszła następna podróż, a potem znowu inne. Jako państwowy statek szkolny „Dar" służy z jednej strony uczniom Państwowej Szkoły Morskiej, z drugiej — licznym zastępom jungów — kursantów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego.

Dziś piękny ten statek przestał już służyć wyłącznie synom fabrykantów i kupców, a na pokładzie jego przechodzą obecnie pierwszy swój chrzest morski synowie robotników i chłopów — przyszli oficerowie Ludowej Marynarki Handlowej. „Dar" dokłada swoją cegiełkę w dziele odbudowy i rozbudowy Polski na Morzu.

Gdy pisząc te słowa, odkładam na chwilę ołówek — widzę w oddali przez okno ponad zadymioną panoramą portu gdyńskiego, trzy wysmukłe, żółte maszty. To „Dar", Parę dni temu wrócił z podróży do Szwecji, gdzie popłynął mając na pokładzie jungów z PCWM. Obecnie okrętują się nań uczniowie szczecińskiej szkoły morskiej, z którymi „Dar" wyruszy wkrótce w daleki, trzymiesięczny rejs.

MARIAN MILCZEK



W DŻUNGLACH KUALA-LUMPUR

Opowiadanie

CZĘŚĆ DRUGA

K. MURAWIN

TREŚĆ I CZĘŚCI

Tematem poniższego opowiadania jest bohaterska walka partyzantów malajskich z angielskimi kolonizatorami, wykorzystującymi miejscową ludność przez zatrudnianie jej jako taniej siły roboczej na swych plantacjach drzew kauczukowych. Akcja toczy się na Malajach w okolicy miasta Kuala-Lumpur, w dżungli noszącej tę samą nazwę. Oficer brytyjskich wojsk ekspedycyjnych kpt. Gerald Darfy skierowany tu dla przeprowadzenia pacyfikacji spotyka się ze zdecydowaną postawą malajskich partyzantów. Nie pomagają kilkakrotne wypady do dżungli, kończące się zazwyczaj spaleniem kilku wiosek malajskich. Ataki partyzantów rosną na sile i sytuacja staje się dla Brytyjczyków z dnia na dzień coraz groźniejsza. Również i na plantacji, wbrew wszelkim możliwym zabiegom zarządcy Chińczyka Żu-Si-Mo, robotnicy coraz częściej porzucają pracę i wstępują w szeregi partyzantów. W tej sytuacji kapitan Darfy niecierpliwie oczekuje przybycia pomocy, która ma nadejść lada dzień. Nie wszyscy jeszcze wiedzą, że wśród oddziałów, przybywających na pomoc, znajdują się na wpół dzicy mieszkańcy Borneo, groźni Dajakowie — „łowcy głów".

Ciężarowy „Studebaker" pędził przez centralne dzielnice Kuala - Lumpur, malajskiej stolicy kauczuku.

Był wczesny ranek i na ulicach było jeszcze niewiele ludzi. Przejeżdżały tylko policyjne motocykle i słychać było ciężkie kroki oddziałów wojskowych. Koło targowiska szofer zwolnił, by przyjrzeć się niezwykłemu widokowi. Na czarnej szubienicy kołysały się ciała wisielców. Błyszczał bagnet wartownika.

Samochód mknął przez dzielnicę wspaniałych willi, w których mieszkają właściciele kopalń cyny i plantacji kauczuku. Kauczuk i cyna zamieniły błotnistą dżunglę w ogromne miasto. Przed pięćdziesięciu laty Kuala-Lumpur (po malajsku: „błotnisty strumyk") było zbiorowiskiem nędznych chat.

Miasto się kończyło. Wokół widniały gaje kokosowych palm i pola ryżowe. Potem zaczynała się dżungla. „Studebaker" minął samochód pancerny. Samochody te zjawiły się tu dopiero od niedawna. Od chwili kiedy wybuchło powstanie. Wyposażone w stacje radiowe patrolują one drogę, strzegąc jej przed napadem.

Samochód ciężarowy prowadził angielski żołnierz. Obok niego z automatem między kolanami siedział sierżant, który często niespokojnie wysuwał głowę i patrzył na drogę.

— Żeby dojechać już wreszcie do plantacji i zameldować kapitanowi Darfy, że wszystko w porządku — myślał.

Spod brezentu w tyle wozu ponuro spoglądają na drogę dwaj żołnierze. Są również niespokojni i nie wypuszczają karabinów z rąk.

W głębi samochodu siedzą obojętni ludzie. Niektórzy na ławkach, niektórzy na podłodze. Jest ich trzydziestu. Głowy mają zawiązane czerwonymi chustkami z metalowymi ozdobami. Czarne, sztywne włosy spadają na ramiona. Czarne jak smoła, oczy, szerokie twarze bez zarostu z wystającymi kośćmi policzkowymi. W uszach wielkie kolczyki lub drewienka. Szyje zdobią naszyjniki z zębów zwierząt. Ludzie ci są prawie nadzy. Za jedyny strój służy im szeroka barwna opaska na biodrach. Na rękach niebieskie bransolety. Z ich potężnych postaci i muskułów bije siła. Siedzą milcząc.

Pod ławkami i na wolnych miejscach na podłodze leżą wielkie czworograniaste tarcze z twardego drzewa obciągnięte skórą bawołu. Obie płaszczyzny tarcz pokryte czerwonymi rysunkami, a zewnętrzną stronę zdobią, ponadto pęczki ludzkich włosów i jaskrawo malowane koszyki z owalnymi, drewnianymi nakrywami.

Niecodzienni pasażerowie „Studebakera" jadą z lotniska w Kuala - Lumpur. Tam przywiózł ich „Douglas", do którego załadowali ich siłą angielscy żołnierze.

Pięć godzin lecieli ze swego kraju, z wyspy Borneo, gdzie mieszkając w wioskach, zbudowanych na palach, polowali na dziki, uprawiali ryż i kukurydzę, trzcinę cukrową, banany i hodowali świnie.

Ludzie ci to — Dajacy, z angielskiej części Borneo — postrach sąsiednich plemion. Od niepamiętnych czasów istnieje u nich potworny zwyczaj polowania na ludzkie głowy.

Dziecko rodzi się pod nieszczęśliwą gwiazdą, jeżeli ojciec, przed jego urodzeniem, nie przyniesie do domu ludzkiej głowy. Młody myśliwy nie ma prawa przypasać miecza prędzej zanim nie odrąbie komuś głowy. Narzeczony musi przynieść swej lubej ludzką głowę — ozdobę ich przyszłej chaty.

Gdy na plantacji Padang - Kuda usłyszano hałas samochodu i kapitanowi zameldowano, że przybyły posiłki, zaalarmowano wszystkich żołnierzy odpoczywających w barakach. Na razie jednak nie wyprowadzono ich z budynków. „Studebaker" zatrzymał się koło bungalowu. Pierwsi wysiedli Anglicy a za nimi wysypali się z samochodu Dajacy, wydobyli broń i okrążywszy samochód mlaskali językami, dotykali kół, motoru i karoserii. Stary Dajak, przysiadłszy, dotknął palcem opony próbując widocznie jej elastyczności, uderzył w nią pięścią, potem przyniósł swój oszczep zabierając się wetknąć go w to nieznane, czarne drzewo.

— Hallo! — sierżant chwycił go za rękę. — Dobrze, że ci przeszkodziłem. Widzicie go! Chce byśmy pozostali w tym lesie — zażartował, zwracając się do żołnierzy. Ci

roześmieli się głośno. Chcieli, zarówno jak i sierżant, opuścić jak najprędzej to niebezpieczne miejsce.

— No, marsz — zakomenderował sierżant. Dajacy nie wiedzieli co znaczy „marsz", lecz po ruchu ręki zrozumieli czego od nich żądano. Odeszli od samochodu, usiedli w cieniu i rozpoczęli ożywioną rozmowę. Trwało to niedługo, gdyż wnet nadszedł kapitan, a za nim Żu-Si-Mo i kilku podoficerów z oddziału znajdującego się w Padang - Kuda.

— Oto nasze psy, Żu-Si-Mo — powiedział Darfy patrząc z zadowoleniem na brunatne ciała Dajaków.

— Nie twierdzę, że ich uzbrojenie odpowiada wiekowi atomowemu, lecz mają zaiste psi instynkt i diablą wytrwałość. Tego właśnie brakuje moim żołnierzom, w tych przeklętych dżunglach. Dajacy czują się tak dobrze jak wy, Chińczycy, w palarni opium. Są nieposkromieni... Przyjechali po głowy bandytów. Przetłumacz im Żu-Si-Mo, że dziś jeszcze powinni napełnić swoje koszyki.

Kapitan spojrzał na zegarek. Atak bombowców powinien rozpocząć się punktualnie o pół do pierwszej. W tym czasie trzeba zająć pozycje wyjściowe w dżungli. Znowu trzeba uderzyć na wieś Ulam, której kapitan nie zdołał opanować w czasie poprzedniego natarcia. Nie udało się okrążenie i żołnierze ugrzęźli w bagnie. Sam wywiad i dobra znajomość okolicy nie wystarczą. Trzeba umieć pełzać wśród tych błot, przecinać grube liany i zastosować się do terenu. Inaczej nie może być mowy o tym, aby zaskoczyć i zniszczyć partyzantów. Gdy samoloty spalą Ulam i partyzanci wycofają się w głąb lasu, trzeba im przeciąć odwrót. Dla wypełnienia tego zadania dowództwo przysłało właśnie Dajaków.

— Żu-Si-Mo, spytajcie tych „łowców głów", kto z nich jest najlepszym myśliwym i najlepiej zna dżunglę. Ten niech obejmie nad nimi dowództwo. Wskażę im kierunek, ale oni pierwsi powinni zacząć okrążenie. Żołnierze pójdą za nimi.

Po krótkiej rozmowie Chińczyka z Dajakami okazało się, że najlepszym tropicielem jest Babi-utan.

Darfy chciał go zobaczyć i Żu-Si-Mo kazał mu wstać. Babi-utan już dawno patrzył uporczywie na wyszczerzone, złote zęby Chińczyka i jakiś zły cień pojawił się na jego twarzy. Kiedy usłyszał rozkaz kapitana podniósł się powoli i z wrodzoną dumą wyspiarza stał przed kapitanem, trzymając w prawej ręce nachyloną włócznię, a w lewej tarczę.

— To rzeczywiście zasłużony bojownik — zginając się w ukłonie, powiedział Żu-Si-Mo kapitanowi. Proszę nie zważać na jego młody wiek, a zwrócić uwagę na te znaki. Noszą je jedynie kobiety i najznakomitsi mieszkańcy Borneo. — Tu Chińczyk wskazał na tatuaż kiści u rąk i na biodrach Babi-utana. Nawet imię jego znaczy — dzik — odyniec.

— Tuan (panie)! — nieoczekiwanie odezwał się Dajak do Chińczyka. Czy nie ma Dajaków na twojej plantacji? — Babi-utan ciężko dyszał rozdymając nozdrza. W jego pytaniu brzmiała groźba i zarządca wpił mimo woli niespokojny wzrok w zaciętą twarz Dajaka, jakby usiłując sobie coś przypomnieć. Nie, nigdy nie widział dotąd tego człowieka.

— I bez was mam dosyć robotników — odpowiedział — i znowu zwrócił się do kapitana.

— No dobrze — powiedział Darfy — lecz wasz bohater wygląda bardzo ponuro. Boję się, by nas nie podszedł...

— Zmiłuj się pan, kapitanie — klasnął rękami Chińczyk — takich słownych i uczciwych ludzi jak te dzikusy nie znajdzie pan na całym świecie. Miałem z nimi do czynienia choć bardzo rzadko u nas pracowali. To nie robotnicy. Uciekają lub umierają. Raz tylko się zdarzyło, ale już bardzo dawno...

— Za dużo dziś gadacie — przerwał kapitan — trzeba ruszać. Dobrze więc, niech on prowadzi — kapitan dotknął z obrzydzeniem ramienia Dajaka, — nie potrzebuję was już jako tłumacza, bo podobno jeden z moich żołnierzy zna ich narzecze.

Darfy wytarł palce chusteczką, dał sierżantowi potwierdzenie przybycia posiłków i polecił mu wracać. Potem z podoficerami i Żu-Si-Mo poszedł do baraków, by zebrać oddział i poprowadzić go w dżunglę.

✱

Na pole ryżowe runęło, z olbrzymią siłą i okropnym hukiem, coś niezwykłego. Fontanna błota wzniosła się w powietrze, kilka zwierząt wydało przedśmiertny ryk i upadło w wodę. Reszta stada, podniósłszy głowy, rzuciła się do ucieczki. Bawoły wpadały na siebie i wskutek gwałtownych skoków grzęzły w błocie po same brzuchy.

Była to pierwsza bomba rzucona na wieś Ulam. Wybuchy następowały jeden po drugim. W ciągu kilku minut z wsi pozostało zaledwie kilka, przypadkowo ocalałych, chat. Lekkie budynki roztatywały się na wszystkie strony, ogień trawił je szybko, a nad zgliszczami unosił się żółto-czarny dym.

Dowódca partyzantów, Ali, nie widział tego dymu, jakkolwiek doskonale słyszał wybuchy. Jeszcze rankiem wyprowadził on swój oddział ze wsi, zostawiwszy tam kilku ludzi, i ukrył się w gęstwinie.

Wszyscy zaczęli sprawdzać broń.

— Za samolotami zjawią się wkrótce żołnierze. To zwyczaj Anglików — powiedział Ali. — Żołnierze mają automaty, my mamy ich niewiele. Mają również karabiny maszynowe. Musimy wycofać się w dżunglę. Jeżeli natkniecie się na Anglików, strzelajcie i wycofujcie się dalej. Nie traćcie z oczu jeden drugiego.

Partyzanci słuchali, patrząc z szacunkiem na swego młodego dowódcę.

Dla zamaskowania się ludzie obwiązali się liśćmi wielkich paproci i rozsypawszy się w tyraliere ruszyli przed siebie.

Zarośla były coraz gęściejsze. Partyzanci torowali sobie drogę wśród gęstwiny przecinając liany nożami. Lada chwila mogli napotkać nieprzyjaciela. Ali kładł się od czasu do czasu na ziemię i pilnie nadsłuchiwał. Nagle gdzieś z lewej strony odezwały się serie z automatów. W odpowiedzi rozległy się strzały karabinowe. Ali machnął ręką, wskazując kierunek, i pierwszy ruszył w stronę dżungli. Czuł, że jego ludzie, których nie widział, poszli za nim. Wkrótce grupa partyzantów przebiegła koło niego. Zbawcza dżungla była coraz bliżej.

Ali nie bardzo miał ochotę iść w bagna. Nie łatwo się z nich potem wydobyć. Anglicy na pewno urządzili zasadzkę w trzcinach. Nie darmo okrążyli partyzantów. Nie było jednak innej drogi. Ali miał jeszcze ostatnią nadzieję: jeżeli trzciny na brzegu bagien nie są zajęte przez nieprzyjaciela, to wówczas uda mu się wyprowadzić swój oddział do dżungli. Ali pełzł przyciskając się do ziemi. Napotykał już rośliny bagienne. Pod kolanami i łokciami poczuł wilgoć. Nie słysząc już świstu kul, mógł wstać i oglądnąć się. Gęstwina zrzedła i oddział już był widoczny. Ludzie trzymali się blisko siebie i widząc Alego zbliżali się ku niemu. Trzymając w lewej ręce automat podpełzł do dowódcy młody partyzant. Przewiązując strzępem koszuli zranioną rękę, powiedział:

— Straciliśmy wielu ludzi, Ali. Wielu jest rannych. A w trzcinach kryją się żołnierze.

— Cóż robić towarzyszu, — odpowiedział Ali. — Możemy iść tylko w bagna. Żołnierze kryją się w trzcinach, lecz nie ma ich tam wielu. Musimy się wyrwać z okrążenia.

Wkrótce przed partyzantami ukazały się wysokie trzciny. Zanim zbliżyli się do nich, Ali zatrzymał się i zebrał ludzi. Nagle zastygł w zdumieniu: spoza gęstwiny trzcin ukazała się długa lanca i nagle wyskoczył na pół nagi człowiek z czerwoną twarzą.

— Nie strzelaj, nie strzelaj! — wołał po malajsku, podnosząc w górę lancę i tarczę. Podszedł do Alego i powiedział:

— „Alejchu", witaj!

— Witaj — odpowiedział Ali.

— Jestem Babi-utan.

— Skąd znasz nasz malajski język?

— Bywałem tu dawniej — odpowiedział Babi-utan. — Chcę mieć głowę Chińczyka o złotych zębach. Musimy ją zdobyć. Trzeba spalić plantację. Przeprowadzę was przez trzciny. Wiatr wieje w kierunku Anglików. Trzeba podpalić trzciny.

Partyzanci okrążyli Dajaka i przypatrywali mu się z nieukrywanym zdumieniem.

— Alejchu! — podszedł do Babi-utana młody partyzant z przewiązaną ręką. Spojrzawszy na niego Dajak uśmiechnął się radośnie.

— Znam tego chłopca, — powiedział partyzant. — Pracowaliśmy razem w fabryce kauczuku.

Zaledwie weszli w zarośla, ze wszystkich

(dokończenie na str. 30)



Ilustrował N. Cejtlin



Dzień 25 maja br. zapisał się w dziejach mas ludowych całego świata niezapomnianym wydarzeniem. W dniu tym zwycięska armia Chin Ludowych wkroczyła do Szanghaju, największego miasta Azji, a czwartego co do wielkości miasta świata. Artykuł poniższy przedstawia nam właśnie Szanghaj tak, jak wyglądał on w przeddzień Wielkiego Wyzwolenia.

SZANGHAJ

Jest już późny wieczór... Znad Wang-Po wypełzł mleczny opar mgieł, otulając całunem wybrzeże i przyległe doń ulice. Na ruchliwej zawsze Avenue de Deux Republiques i Fuchow Road słychać tylko kroki maszerujących patroli. Nie palą się nawet neony „Maskee" i „Delmonte" — czołowych jaskiń hazardu, a witryny wystaw sklepowych są „na głucho" zabarykadowane. Po lśniącym asfalcie przemknie czasem pojedynczy samochód. Po Fu-tien-koo, głównej arterii miasta chińskiego, krąży amerykańska tankietka ze znakami Kuomintangu.

Ruch panuje jedynie w porcie. Port ten nie zna nowoczesnych urządzeń przeładunkowych. Siła robocza jest tutaj tak tania, że amerykańskim przedsiębiorcom nie opłaca się modernizowanie przeładunku. Na nabrzeżu pracują półnadzy, lśniący od potu kulisi, gotowi za marną garść ryżu sprzedać swoje siły na całą noc pracy. Na statki wędrują pękate walizy bogatych kupców i przemysłowców. Kończy się ich epoka...

*

Potężna Jang-tse-kiang dzieli Chiny na dwie zasadnicze części: północną i południową. Wypływa ona spod himalajskich lodowców, płynie przez Czungking, Nankin i nurt jej gubi się wreszcie w Tung-Hai — Wschodnim Morzu Chińskim. Zbliżając się do ujścia rzeki od strony morza, napotyka się na kursie wyspę Czung-Ming, leżącą już w delcie Jang-tse, jednak dopiero odnoga rzeki Wang-Po ukazuje swoje brzegi i prąd, a następnie z oparów nadrzecznych wyłania się potężny kontur miasta. To już Szanghaj.

Szanghaj jest największym miastem portowym Azji. Tutaj skupiło się życie giełdy anglo-amerykańskiej, tutaj wylądowały pierwsze transporty opium z Benares i tutaj, jako w jednym z pierwszych portów azjatyckich wprowadzono kolonialny system cudzoziemskich koncesji naruszających elementarne zasady niepodległości Chin. Od czasu zaś, kiedy na skutek zwycięskich wojen kolonialnych mocarstwa imperialistyczne wymusiły wolny wstęp dla swych wojennych okrętów na wewnętrzne drogi wodne Chin — Szanghaj stał się bardzo ważną gospodarczo-wojenną bazą strategiczną. Rozumieli to bardzo dobrze Japończycy, przystępując do inwazji na Chiny. Na redzie portu zakotwiczył wówczas krążownik „Idzumo" — zasypując fort Wusung i dzielnice chińskie gradem pocisków. W tym okresie w barbarzyński sposób zniszczona została przez japońską piechotę morską robotnicza dzielnica Szanghaju — Czapei.

Szanghaj bowiem, to olbrzymie skupisko chińskiego proletariatu.

*

— Szanghaj — to miasto głodu — mówi do towarzysza śpiący za śmietnikiem ubogi kulis.

— Szanghaj — to perła Dalekiego Wschodu — oświadcza wyperfumowany udziałowiec American National Bank & Co, próbując zmieścić za biurkiem swój wydatny brzuch.

Amerykańskie władze wezwały swoich obywateli do opuszczenia miasta. Burżuazja kolonialna nie chce wierzyć jeszcze, że sytuacja jest aż tak poważna.

— Zobaczycie, że Amerykanie użyją jeszcze bomby atomowej — próbuje podtrzymywać na duchu swoich kompanów jakiś niski i łysy staruch o oczach szakala, ale sam już w to nie wierzy — Miliony... miliony... miliony... — szepcze.

— Mówisz o zabitych Chińczykach, czy marzysz o swoich niezrealizowanych zarobkach? — zapytuje jego kompan.

— To się nawzajem uzupełnia — dodaje inny.

— Nie macie pojęcia ile ofiar poniosła Anglia dla Chin — twierdzi sinolog z Oxfordu.

Wszyscy nawzajem uzupełniają się, są zdania — że dzieje się im wielka krzywda i mają pretensje do prezydenta Trumana, że przysłał za mało czołgów i amunicji. Nie wiedzą, że znaczna część tych transportów uzupełniła już na skutek klęsk armii nacjonalistycznej — uzbrojenie Wojsk Ludowych; że 147 dywizji Kuomintangu przestało już istnieć... Tresory Chińskiego Banku Centralnego są już puste, a ich zapasy spoczywają na Formozie. Amerykańskie i brytyjskie okręty odkotwiczają z redy Szanghaju i płyną w kierunku ujścia Wang-Po. Kiedyś pod osłoną ich dział przybyły tu pierwsze transporty opium, kiedyś — ich pociski wierciły krwawe skiby w tłumach manifestujących kulisów...

Wzdłuż szerokich bulwarów dzielnicy europejskiej ciągną się fantastyczne ogrody i stoją bajkowe pałacyki białych i żółtych kapitalistów — ogrody te i pustoszejące gwałtownie pałacyki odgranicza od ulicy wysoki mur, na którym czerwieni się wypisane nieznaną ręką hasło.

„Niech żyje Chińska Armia Ludowa"— czytają kuomintangowscy żołnierze i rozglądają się trwożliwie dookoła.

— Wczoraj rozstrzelaliśmy piętnastu robotników! — chwali się jakiś nacjonalistyczny oficer przed wysokim urzędnikiem kuomintangowskim. Tamten kiwa głową na znak, że owszem, że to go zadawala, a potem wsiada do luksusowej limuzyny i odjeżdża pośpiesznie w kierunku portu...

*

Z daleka, niemal z otchłani horyzontu czarnej szanghajskiej nocy grzmi głuchy pomruk dział.

— Słyszycie? — szepcze pobladły staruch o oczach szakala. To czerwoni... To ich armaty!...

— To już naprawdę o n i, to i c h armaty... — mruczy chiński bankier z pokładu amerykańskiego statku...

Kulisi przerywają na moment pracę i nasłuchują.

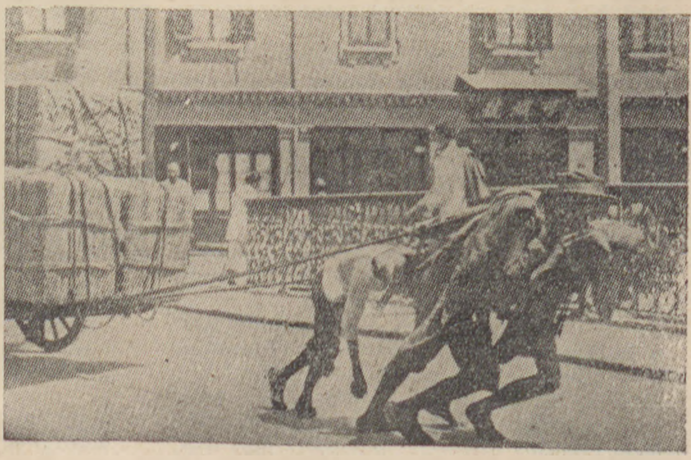
— To n a s z e armaty... — biegnie szept z ust do ust. — To n a s z e wojska... Słyszycie?!!...

W mrokach zaułków Czapei czyjeś ręce wyciągają ukryte pod podłogą karabiny i liczą pociski...

A z oddali dobiega teraz nieustannie grzmot dział...

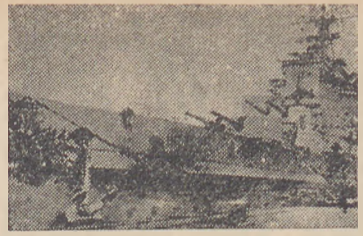
Nad Chinami różowi się świt...

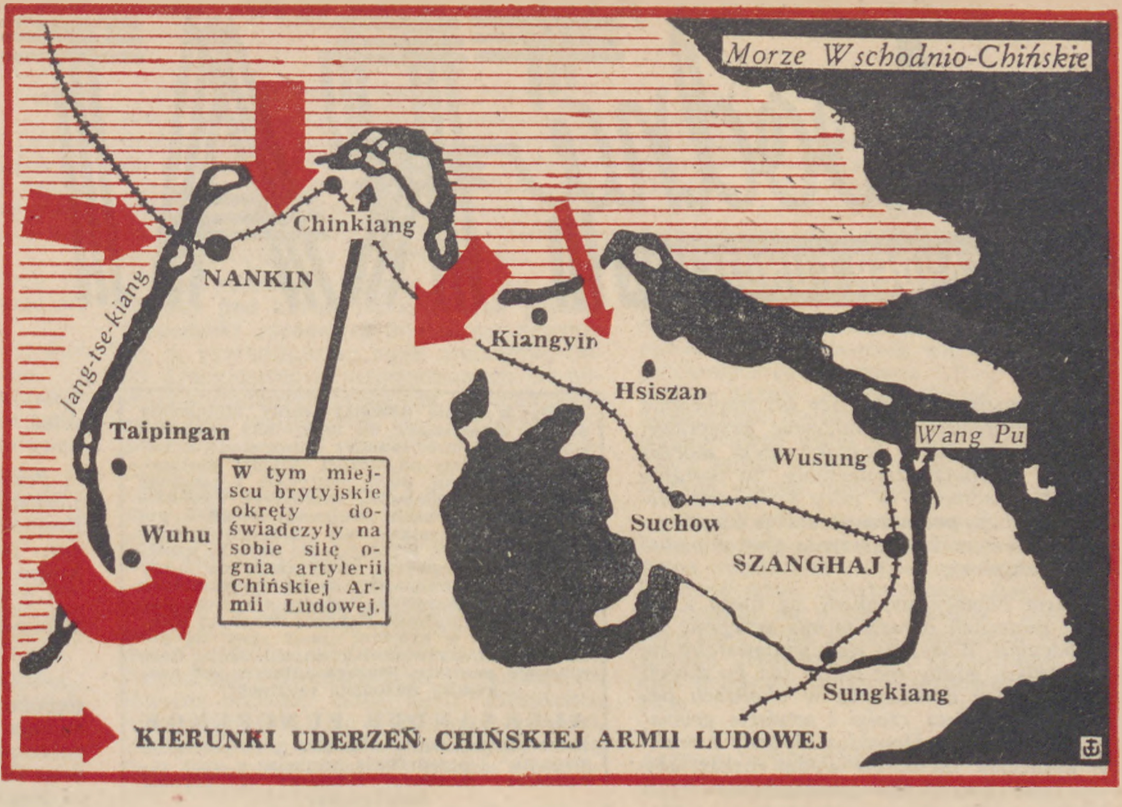
JÓZEF SIERAWA



W Chinach Kuomintangowskich praca konia jest wyżej ceniona od pracy człowieka, dlatego też taki obrazek spotkać można było na każdym kroku na ulicach Szanghaju. Dziś, wczorajszy kulis z nad Wang-Po przekreśla jednym zamachem nagromadzoną w ciągu wieków niesprawiedliwość społeczną.

CHIŃSKIE CIENIE NA BRYTYJSKICH OKRĘTACH





Rzeka Jang-tse-kiang, jak wiadomo nawet słabo orientującym się w geografii Anglikom, płynie w Chinach. Wiadomo również, że międzynarodowe prawo morskie zabrania obcym okrętom wojennym przekraczać wody terytorialne jakiegokolwiek państwa. Jeśli więc obcy okręt wojenny nie może zbliżyć się bardziej, niż na kilka mil do brzegów suwerennego państwa, to chyba tym bardziej nie może wchodzić w ujście rzeki i podążać nią w głąb kraju. Tak rozumują czasem nawet Anglicy. Nie mogą oni sobie wyobrazić na przykład by jakiś chiński okręt wojenny pojawił się na wodach Tamizy. To byłby co najmniej „shocking", który z pewnością zostałby przywitany ogniem baterii nadbrzeżnych. A jednak...

... Ci sami Anglicy uważali za zupełnie normalne, że dnia 22 kwietnia angielska fregata o romantycznej nazwie „Ametyst" znalazła się nagle ni stąd ni z owąd, a właściwie wiadomo skąd i z czyjego rozkazu, i wiadomo też w jakich celach, na Jang-tse-kiangu i to w miejscu odległym o kilkadziesiąt mil od Wschodnio Chińskiego Morza. „Dziwnym przypadkiem„ okręt ten w towarzystwie innych lżejszych i cięższych jednostek Royal Navy, zjawił się w pobliżu Nankinu przy wyspie Czang-sang w chwili, gdy Chińska Armia Ludowa gotowała się do forsowania Jang-Tse-kiangu — w chwili, gdy wojska kuomintangowskie znalazły się w beznadziejnej sytuacji i oczekiwały ratunku od swych możnych protektorów. Działa „Ametystu„ i innych okrętów skierowane na północny brzeg rzeki, skąd nadchodziły ludowe oddziały, miały pomóc armii Czang-Kai-Szeka w zastraszeniu nacierających. Chińska Armia Ludowa przestała się już oddawna bać imperialistów i ich wasali, a więc i tym razem nie ulękła się angielskich dział.

Próba interwencji została zgnieciona w zarodku. Po krótkim pojedynku artyleryjskim, chińska artyleria polowa rozbiła „Ametyst„ i zmusiła angielską eskadrę do ucieczki. Nawet przysłany na pomoc krążownik „London" nie zdołał uratować ani sytuacji ani też „Ametysta„ i, z kilkoma dziurami w swym „potężnym" pancerzu, niesławnie wycofał się w dół Jang-tse-kiangu Chińska Armia Ludowa sforsowała w tym miejscu rzekę, przerywając na szerokim froncie obronę wojsk Czang-Kai-Szeka. Wojska Mao Tse-Tunga dały dobrą nauczkę Anglikom, którzy usiłowali przedstawić powyższe zajście jako „brutalną napaść czerwonych na królewską flotę". Uważali oni, że tak osławiona „splendid isolation" oznacza prawo do naruszania obcych granic i bezkarngo rozbijania się w obcym kraju. Patrioci chińscy uważają jednak, że maja prawo do likwidacji wszelkich prób obcej interwencji.

Tak też uważają wszyscy uczciwi ludzie na świecie, i dlatego pogruchotane chińskimi pociskami brytyjskie okręty, mimo angielskiej propagandy nie wywołały dla siebie współczucia, a przeciwnie stały się pośmiewiskiem i nawet „Daily Mail" zmuszony był przyznać dosłownie, że: „sukcesy komunistów, odniesione nad brytyjskimi okrętami wojennymi stanowią największą kompromitację i podważenie prestiżu Wielkiej Brytanii na Dalekim Wschodzie w okresie powojennym".

Rozprawiając się z wojskami Kuomintangu i próbami zbrojnej ingerencji obcych państw, chińska Armia i Marynarka Ludowa wzrasta z dnia na dzień na siłach. Nie tak dawno komunikaty doniosły o przejściu największego krążownika floty Kuomintangu „Aurory" na stronę Chin Ludowych, a oto w ostatnich dniach w ślady tego krążownika poszło dalszych 50 okrętów floty kuomintangowskiej. Załogi marynarskie coraz częściej skierowują swą broń przeciw oficerom kuomintangowskim i anglo - amerykańskim instruktorom. Dziś flota Chin Ludowych stanowi już poważną siłę i coraz skuteczniej współdziała w natarciu armii lądowej.

Już nigdy nad żółtymi wodami potężnego Jang-tse-kiangu nie ukaże się bandera brytyjskiego lub amerykańskiego okrętu wojennego. Niedaleki już czas, gdy cała rzeka, od źródeł do ujścia, znajdzie się w rękach wyzwoleńczej armii, gdy wszystkie porty, cały wielki kraj i ponad 400 milionowy naród zostaną raz na zawsze wyzwolone spod jarzma ucisku i odetchną pełną wolnością, wzmacniając potężny blok światowego pokoju.

ALEKSANDER KLIMCZAK



A oto symbol brytyjskiej „potęgi" morskiej — jeden z największych krążowników angielskich „London", ozdobiony śladami pocisków artylerii Chin Ludowych.

podwodna TRATWA

ALEKSANDER PUNCZENOK

Wmiejscu tym Niemcy już trzykrotnie usiłowali zorganizować przeprawę, za każdym jednak razem morska piechota zamierzenia te potrafiła udaremnić. W nocy budowano niewielkie tratwy, podminowywano je i puszczano z prądem rzeki. Uderzenie o most powodowało eksplozję.

Potem Niemcy uspokoili się nieco i jak gdyby zaniechali organizowania przepraw na tym odcinku. Wszystko więc wydawałoby się w porządku, gdyby nie to, że już po dwóch dniach lotnicy donieśli, że w okolicach poprzedniego miejsca czołgi i artyleria gromadzą się ponownie. Dowódca brygady komandor porucznik Biełobrow wydał rozkaz, aby wzmożono obserwację w punktach, w których istniała możliwość zorganizowania nowej przeprawy. Morscy piechurzy robili wprawdzie wszystko co leżało w ich mocy, ale tajemnica wciąż pozostawała tajemnicą. Dopiero później, gdy stacjonującej opodal jednostce lotnictwa polecono przeprowadzić zwiad, stwierdzono, że Niemcy zbudowali most pod wodą, na głębokości może około 25 cm. Czołgi i działa mogły dzięki temu przeprawiać się zupełnie swobodnie, a i piechocie nie przedstawiało to większej trudności. Bo i niby cóż to za sztuka, skoro wody jest po kolana!

Wszystko to jednak do głębi poruszyło morskich piechurów. Wyglądało bowiem, że faszyści po prostu wyprowadzili ich w pole. Jasne, że w takim wypadku nikt inny jak tylko właśnie morscy piechurzy powinni się za to z Niemcami porachować. A tutaj jak na złość wleźli jeszcze w paradę lotnicy. To ci los! Po tym wojna się skończy, a tu któryś z przyjaciół-towarzyszy broni, wspominając dawne wojenne dzieje, bąknie kiedyś coś, niby od niechcenia:

— A wiecie wy, jak to myśmy raz wybawili z kłopotu morską piechotę?

Ba! gdybyż tu chodziło tylko o marynarzy! Ale przecież taka chociażby jednostka Kudriaszewa w stu procentach składała się albo z członków partii, albo też z komsomolców. A jak dotąd nie zauważono, aby któryś z nich nie spłacił swojego wojennego długu. Nic więc dziwnego, że cała ta historia dotknęła szczególnie marynarzy Kudriaszewa, gdyż oni to właśnie otrzymali rozkaz śledzenia niemieckiej przeprawy.

Wieczorem w poszczególnych oddziałach przeprowadzano pogadanki o sławnych zwycięstwach rosyjskiego oręża: jak to Piotr I szturmował twierdzę Oreszek, a Suworow — Izmail, jak Nachimow rozbił flotę turecką, jak Armia Czerwona zdobyła Pierekop itd. itd.

Po pogadankach tych marynarze zasępili się jeszcze bardziej. No bo jakżeż to tak — pokonywano już takich przeciwników, a tu jakaś tam głupia przeprawa i to nie można dać z nią sobie rady. Coraz większa złość ogarniała wszystkich. Nie, tego w żaden sposób nie można było tak zostawić...

W ziemiance Kudriaszewa zjawiła się któregoś dnia cała delegacja ze starym minerem Wołkowem na czele. Z początku nie wiedziano od czego tu zacząć. Marynarze rozglądali się, trącali jeden drugiego i kręcili się w miejscu.

— Kapitanie, pozwólcie. że my sami... — zaczął w końcu Wołkow.

— Że co sami? — Kudriaszew nie zrozumiał w pierwszej chwili.

Kiedy w czasie ubiegłej wojny niemieckie plany, zmierzające do tego, aby zniszczyć flotę ZSRR oraz zdobyć Kronsztadt i Leningrad, spełzły na niczym, Niemcy postanowili zablokować porty bałtyckie i zamknąć w nich flotę radziecką. Mimo tych wysiłków jednostki Marynarki Wojennej ZSRR z powodzeniem przełamywały blokadę i brały czynny udział w toczących się bojach, wspierając ogniem swych dział akcję na lądzie oraz przeprowadzając szereg wspaniałych operacji desantowych. Ponadto z części załóg okrętów sformowano Brygady Piechoty Morskiej, które w krótkim czasie stały się postrachem faszystowskich najeźdźców. Opowiadanie poniższe, którego autorem jest znakomity nowelista radziecki

ALEKSANDER PUNCZENOK

zaczerpnięte zostało z książki „Pro morskuju piechotu" i przedstawia fragment z walk radzieckiej piechoty morskiej w obronie Leningradu.

— No... że my sami zniszczymy przeprawę. Poproście tylko dowódcę brygady, żeby zadzwonił do lotników. Niech nie wtrącają się... My sami...

I tu Wołkow przedstawił dowódcy cały swój plan z najdrobniejszymi szczegółami. W myśl tego planu przeprawa w każdym wypadku powinna wylecieć w powietrze.

— No, zgoda — bez większego przekonania przystał na tę propozycję Kudriaszew — spróbujemy — bo inaczej rzeczywiście wstyd będzie.

W nocy marynarze wzięli się do pracy. Tym razem zbudowano dwie tratwy i puszczono je z prądem, jedną za drugą. W wypadku, gdyby Niemcy zauważyli pierwszą z nich, zanimby zdołali ją wyłowić, druga doszłaby już do celu. Tratwy odpłynęły. Kilku żołnierzy skryło się w gąszczach, oczekując wybuchu. Minęło jednak 40 minut, godzina, półtorej, a wybuchu wciąż nie było słychać.

— Przyłapali widocznie — gorzko westchnął Wołkow — obydwie tratwy przychwycili — a to dranie!

Nieco później przyczołgali się zwiadowcy i potwierdzili to przypuszczenie. Następnej nocy praca morskich piechurów ponownie poszła na marne. Widocznie Niemcy zorganizowali na rzece ścisłą obserwację.

W porze obiadowej kapitan Kudriaszew obchodził wszystkie schrony i ziemianki. Mówił bardzo mało, przysiadał się do żołnierzy, palił papierosy i wychodził. W schronie, w którym mieścił się oddział Wołkowa, Kudriaszew zatrzymał się. Żołnierze z apetytem posilali się kaszą, ukradkiem spoglądając na swego dowódcę. Kudriaszew zaś spokojnie i starannie zagasił papierosa, po czym podniósł się.

— Dowódca brygady postanowił zadzwonić do lotników i poprosić ich o zbombardowanie tej przeklętej przeprawy. Bo i rzeczywiście, cóż tu robić — kapitan rozłożył ręce — no, ale... smacznego...

I wyszedł.

Młody marynarz Kostia Malinin zerwał się z miejsca.

— Pewnie! Bo ostatecznie, czy to nie wszystko jedno kto rozwali? — Przecież sprawa jest wspólna, a dla lotników to raz dwa i przeprawy nie ma.

Wołkow podniósł się i postąpił krok naprzód w stronę Malinina.

— A może by tak jeszcze wezwać krążownik z Kronsztadtu?

— Ale i... — Kostia chciał coś odpowiedzieć, ale pod surowym spojrzeniem Wołkowa natychmiast umilkł.

Przez cały czas trwania dyskusji w kącie ziemianki siedział wąsaty starszy bosman Krupienia, który przyszedł tu z wizytą z innego pododdziału. Kiedy rozmowy ucichły, Krupienia wstał z miejsca.

— A gdybyście tak posłuchali starego podwodnika? —

— Czy w związku z przeprawą?

— Oczywiście — Krupienia trzykrotnie, głęboko zaciągnął się dymem z machorki — do tego jednak potrzebne mi jest surowe kurze jajko, szklanka zwykłej wody i z 5 deka soli...

Tym razem nawet i Wołkow lekko się uśmiechnął.

— A może tak jeszcze i koniaczku?

Krupienia tymczasem wyszedł na środek ziemianki, wyciągnął z kieszeni chustkę, wytarł nią wąsy po czym dodał:

— Moją specjalnością jest służba na okręcie podwodnym, a co do żartów, to i owszem umiem też i żartować, ale jak to się mówi, na wszystko jest czas i miejsce. I dlatego powtarzam: dajcie mi jajko, sól i szklankę wody.

— Tak, tak — podpłynąć do przeprawy pod wodą i wtedy w nią jajkiem... — zadrwił z kąta Malinin.

Wołkow wstał, podszedł do niego, wyciągnął zza cholewy łyżkę, pogroził nią i później tak samo spokojnie, nie śpiesząc się, włożył łyżkę z powrotem na miejsce.

— Chwileczkę — kiwnął głową w stronę Krupieni — może w oddziale sanitarnym dostanę — oni są tuż obok.

Marynarz, który siedział obok Malinina trącił go lekko w ramię.

— No, Kostia — masz szczęście...

Wkrótce Wołkow powrócił, przynosząc to wszystko, czego potrzebował Krupienia ponoć do wysadzenia w powietrze przeprawy. Starszy bosman nalał do szklanki wodę i podniósł ją.

— Zwykła, najzwyklejsza w świecie woda, którą w chemii oznacza się symbolem H_2O... Zanurzył następnie jajko w wodzie po czym zapytał:

— Tonie? — Marynarze ukradkiem uśmiechali się, Krupienia tymczasem sam odpowiedział na swoje pytanie — tak, tonie.

Jajko leżało na dnie szklanki, na którą światło lampy rzucało migotliwe refleksy. Było jakoś przyjemnie i śmiesznie zarazem. Dziwak z tego Krupieni! Po licha było coś podobnego kombinować. Własna bezsilność wobec chytrości faszystów wyprowadza wszystkich z równowagi, a ten sobie sztuczki pokazuje...

Starszy bosman wsypał do wody trochę soli i począł to wszystko mieszać ostrzem bagnetu. Nagle ku zdumieniu wielu, jajko zaczęło wypływać. Podnosiło się powoli, aż wreszcie zatrzymało się w połowie szklanki. Przez cały ten czas Krupienia miał skupiony i nieograniczenie spokojny wyraz twarzy, niczym akademik podczas wygłaszania niezmiernie odpowiedzialnego wykładu.

— Fakt ten — tłumaczył — dowodzi, że względny ciężar ciała, zanurzonego w cieczy, oraz ciężar cieczy, w danym wypadku równoważą się. Na tej zasadzie budowane są między innymi i nasze okręty podwodne...

— To znaczy, że trzeba zbudować okręt podwodny i przeprawę storpedować — ponownie zadrwił Malinin.

Wołkow milcząc wskazał mu drzwi, Krupienia zaś, nie zwracając uwagi, ciągnął dalej:

— Otóż każdy przedmiot można „wyregulować" w taki sposób, że chociaż będzie on zanurzony, jednak nie utonie. Trzeba będzie więc zbudować taką tratwę, która pod wodą popłynie do przeprawy i wysadzi ją w powietrze.

Krupienia postawił szklankę z wodą na stole, rozbił jajko, poczem nie spiesząc się wypił je.

— Właściwie to tylko chciałem wyjaśnić — powiedział, ocierając chusteczką wąsy.

Zdumieni nieoczekiwanym, a jednocześnie tak prostym doświadczeniem, żołnierze zgrupowali się wokół bosmana.

— Przepraszam — głosem winowajcy odezwał się Kostia Malinin, zbierając ze stołu skorupy z jajka i okruszyny machorki — ja myślałem, że wy... to tak na żarty, coś tak, jakby z tym jajkiem Kolumba...

Wołkow zaś wziął szklankę z wodą, popróbował ją, jak gdyby chciał sprawdzić, czy rzeczywiście jest słona, po czym uśmiechnął się.

— No, no, co dwie głowy to nie jedna...

Propozycja starego podwodnika spotkała się natychmiast z ogólną dyskusją. W pewnej jednak chwili wszyscy ucichli. W drzwiach ziemianki stał kapitan Kudriaszew. Wszedł on już przedtem i prawdopodobnie był świadkiem całego wykładu Krupieni, natychmiast bowiem ujął słuchawkę telefonu i poprosił o połączenie z dowódcą brygady. Wszyscy słyszeli ich rozmowę. Kapitan prosił o przydzielenie na kilka dni do jego kompanii starszego bosmana Krupieni i dowódca brygady zgodził się.

Nie dająca spokoju historia z niemiecką przeprawą skończyła się znacznie wcześniej, niż przypuszczano. Jeszcze tej nocy zbudowano tratwę obciążono ją zwykłymi kamieniami tak, że zanurzyła się całkowicie pod wodą, nie tonąc jednak. A co do min, to tych już nie pożałowano sobie.

Była cicha gwieździsta noc. Wiatr szeleścił wśród gałązek drzew. Marynarze przyczaili się i czekali. Podwodna tratwa (nazwano ją później „im. st. bosmana Krupieni") popłynęła tak cicho, że nie zauważyli jej nawet swoi właśni zwiadowcy. Czas wlókł się w nieskończoność. Mimo, iż zapowiadało się wszystko jak najlepiej, to jednak każdy był niespokojny. Diabli wiedzą jak to z tymi frycami! A nuż nagle domyślą się!

Ale wybuch nastąpił. I to taki, że cała ziemia zadrżała. Drzewa zaszeleściły jak gdyby nieco radośniej, a gwiazdy zamigotały weselej. Takie przynajmniej wrażenie odniósł Wołkow, kiedy ukryty w gąszczach, oczekiwał eksplozji. Nazajutrz lotnicy stwierdzili, że w miejscu, gdzie do niedawna jeszcze była ukryta przeprawa, teraz leżały porozrzucane w nieładzie strzępy podwodnego mostu.

W tym miejscu Niemcy już więcej nie budowali mostu. Zbyt zaskoczeni byli zaszłym wypadkiem. Bo i rzeczywiście jak mogło się to stać? Noc przecież była cicha i jasna, nikt nie słyszał ani szumu motoru w powietrzu, ani artyleryjskich wystrzałów, oczy wszystkich śledziły powierzchnię rzeki, a mimo to przeprawa rozleciała się w strzępy.

Dla morskich piechurów natomiast zdarzenie to było na długi czas tematem ożywionych rozmów. Nie brakło oczywiście i głosów krytyki. Jeden z nich na przykład twierdził:

— No i po diabła było łamać sobie głowę. Lotnicy rozwaliliby tę przeprawę raz dwa bez żadnych tam kombinacji.

Ale takim krytykom dobrze raz odpowiedział Wołkow.

— Lotnicy mają swoje zadania, a my swoje. Jasne, że wszystko to jest naszą wspólną sprawą. Ale i lotnicy mają też swój — powietrzny honor i dumę, a my mamy swoją — morską.

I słusznie.

ALEKSANDER PUNCZENOK

(Tłumaczył S. B.)

POLSKA FLOTA HANDLOWA

(dokończenie ze str. 8)

cyjnym Zjednoczenia Stoczni Polskich — plany dwóch oceanicznych motorowców drobnicowych, zbliżonych charakterystyką do naszego „Generała Waltera". Będą one posiadały po 7 300 ton nośności, dużą szybkość i piękną nowoczesną sylwetkę. Budowę ich rozpocznie Stocznia Gdańska prawdopodobnie w przyszłym roku.

Plan rozbudowy naszej floty jest opracowany **pod kątem rzeczywistych potrzeb gospodarki narodowej.** Nic zatem dziwnego, że przewiduje on obok niezbędnej ilości drobnicowców, przeznaczonych do obsługi posiadanych przez nas i projektowanych linii regularnych — wybudowanie potężnego zespołu węglowców i rudowęglowców. Węgiel jest naszym zasadniczym artykułem eksportowym i w przewozie jego musimy być odpowiednio reprezentowani. Niezależnie od sześciu rudowęglowców, których budowa znajduje się w toku — stocznie polskie opracowują plany **serii czterech większych węglowców** po 4 470 ton nośności — przeznaczonych do przewozu polskiego węgla do portów Morza Północnego i Śródziemnego. Projektuje się również budowę dużej serii kilkunastu rudowęglowców po 3 200 ton nośności, identycznych z posiadanym przez naszą flotę parowcem „Kolno", bardzo rentownym w eksploatacji.

Na zamówienie Ministerstwa Komunikacji — stocznie nasze rozpoczęły wstępne studia nad budową dużego, szybkiego **promu kolejowego,** który by wziął udział w obsłudze szlaku Świnoujście — Trelleborg, na którym kursują dotąd wyłącznie promy szwedzkie.

Udział stoczni zagranicznych w budowie tonażu naszej floty — jest stosunkowo nieznaczny. Obejmuje on przede wszystkim tonaż specjalny, którego wykonanie w kraju, szczególnie w okresie początkowym, natrafiłoby na bardzo znaczne trudności. I tak — na jednej ze stoczni angielskich zamówione zostały **dwa duże zbiornikowce motorowe** o nośności 11 000 ton każdy i szybkości po ok. 15 węzłów. Mają być dostarczone w przeciągu przyszłego roku. Pozwoli to na wyeliminowanie w transporcie importowanej do kraju ropy — pośrednictwa obcych bander.

Na stoczni angielskiej w Blyth buduje się **chłodnicowiec** o napędzie parowym, szybkości 14 węzłów i nośności ok. 2 900 ton. Będzie on gotów w przyszłym roku i wzmocni prawdopodobnie obsługę naszych połączeń z Wielką Brytanią. Odkupiono też od norweskiego armatora budujący się na stoczni duńskiej — Burmeister & Wein w Kopenhadze — piękny chłodnicowiec motorowy o nośności ok. 2 800 ton i przewidywanej szybkości 16 i pół węzła. Statek ten znajduje się na ukończeniu i zostanie nam oddany do eksploatacji w drugiej połowie bieżącego roku.

Ostatnim ze źródeł powiększania naszej floty handlowej jest odbudowa wraków zalegających nasze wody przybrzeżne. I w tej dziedzinie stocznie polskie i polskie ekipy ratownicze poszczycić się mogą nie lada sukcesami.

Słynna była akcja wydobycia i odbudowy pięknego motorowca **„Warta"**, który od maja br. rozpoczął pływanie na linii południowo - amerykańskiej. Stocznia Gdyńska odbudowywuje poniemiecki parowiec — ex „Otto Alfred Müller" — wydobyty z dna portu szczecińskiego. Nosi on nazwę **„Wrocław".** Oddanie go do eksploatacji przewidywane jest na początek przyszłego roku. W Szczecinie spółdzielnia pracy marynarzy „Żegluga Morska" remontuje we własnych warsztatach wrak poniemieckiego parowca „Rose". Otrzymał on nazwę **„Kapitan Kosko"** — ku czci zasłużonego dyrektora Szkoły Morskiej, wychowawcy kilku pokoleń marynarzy — który zginął bohaterską śmiercią w pierwszych dniach minionej wojny.

Trzeba również wspomnieć, że po wydobyciu z dna, co nastąpić ma w najbliższych miesiącach — poddany zostanie odbudowie wrak chłodnicowca **„Lech"**, który zatonął na minie jesienią ubiegłego roku oraz wrak statku pasażersko - towarowego **„Warszawa II"**, zatopionego podczas minionej wojny u wybrzeży niemieckich.

AUTOR WYSNUWA WNIOSKI ZAPOWIEDZIANE NA WSTĘPIE

Czytelniku — ostrzegałem Cię, iż artykuł mimo życzeń Redaktora nie będzie zbyt lekki. Może to i moja wina, że zagalopowałem się i za wiele chciałem na tych paru stronach zmieścić. Temat był jednak zbyt pasjonujący.

Czytelniku — **rozwój Polskiej Floty Handlowej wkroczył na drogi o jakich nawet nie marzyliśmy.** Flota nasza jest większa niż była przed wojną i z każdym rokiem będzie coraz potężniejsza i sprawniejsza.

Czytelniku — nie mógłbym odłożyć pióra i dać Ci wreszcie odsapnąć, gdybym nie wspomniał na zakończenie o tym, o czym Ty z całą pewnością wiesz, lecz czego sobie być może w tej chwili nie uświadamiasz:

Flota sama się ze zniszczeń wojennych nie dźwignęła, flota sama nie funkcjonuje, sama się nie rozwija. Wszystko to czynią ludzie. Tysiące ludzi: robotnicy stoczniowi, marynarze, inżynierowie, pracownicy administracji morskiej, technicy, inspektorzy okrętowi, kapitanowie statków, maklerzy, pracownicy przedsiębiorstw żeglugowych, wszyscy którzy z Flotą w ten czy inny sposób są związani.

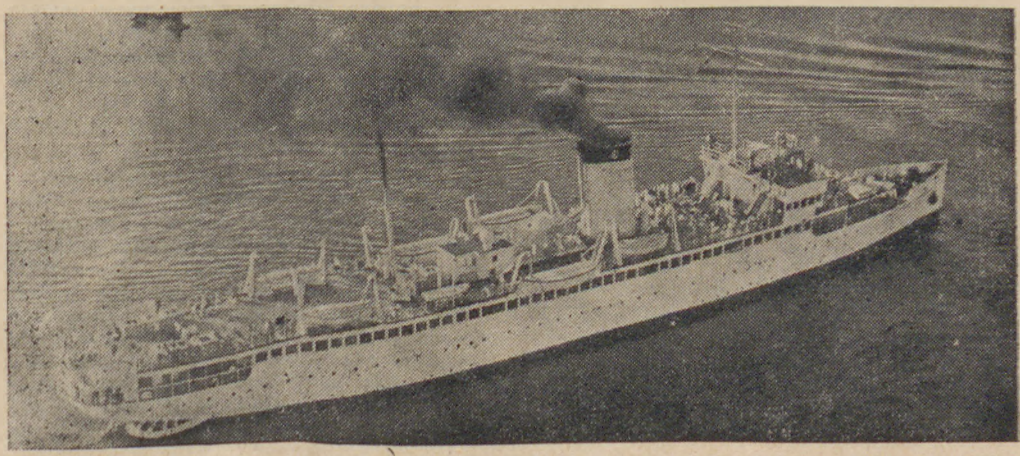
Te sukcesy, o których Ci mówiłem — to są Ich sukcesy. Plany o jakich Ci wspominałem — Oni realizują.

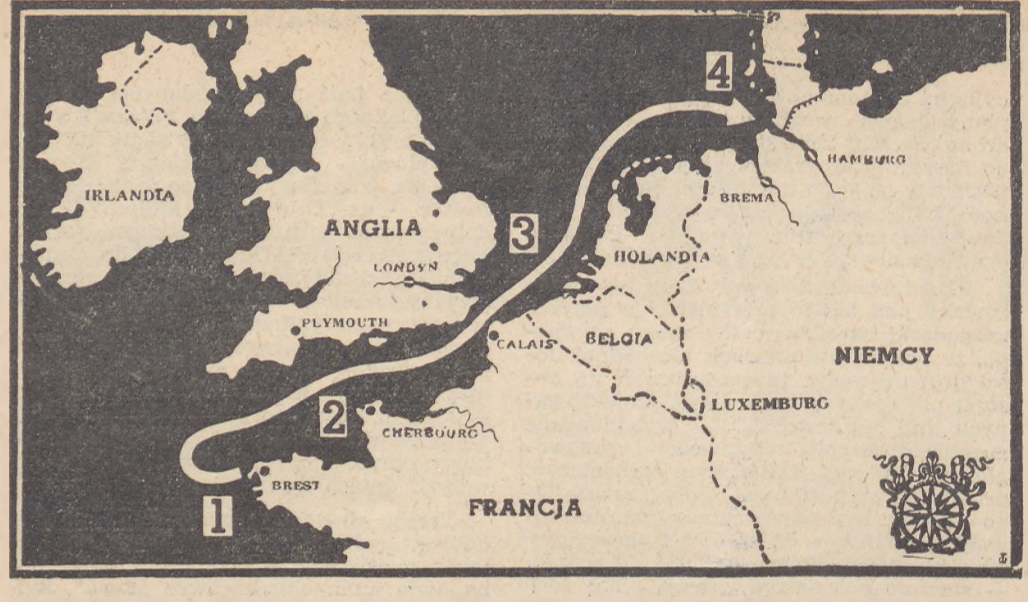
Dlatego też pozwolę sobie zaproponować Ci Czytelniku — byś powtórzył wraz ze mną:

Cześć marynarzom i budowniczym naszej Floty!

Cześć pracownikom Morza!

JERZY MICIŃSKI





1 — Dnia 11 lutego 1942 r. (środa) o godz. 21.00 eskadra niemieckich okrętów w składzie „Scharnhorst", „Prinz Eugen" i „Gneisenau" opuszcza Brest. 2 — Następnego dnia o świcie okręty niemieckie znajdują się na wysokości Cherbourga. 3 — Dnia 12 lutego w południe okręty przechodzą przez rejon patrolowy ścigaczy i samolotów brytyjskich. 4 — W czwartek, 13 lutego 1942 r. o północy, eskadra niemiecka osiąga wody macierzyste. Za kulisami eskapady niemieckich okrętów wojennych kryją się tajemnice polityki admiralicji brytyjskiej. Tajemnice te odsłania artykuł, który zamieszczamy poniżej.

Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (3)

UŁATWIONA UCIECZKA

W. STYRYJCZYK

Pod takim tytułem ukazał sie w Nr 31 francuskiego czasopisma „La Revue Maritime" interesujący artykuł. Okazuje się, że słynna w okresie II Wojny Światowej — ucieczka trzech wielkich okrętów hitlerowskich z Brestu do portów macierzystych, która i tak miała dla admiralicji brytyjskiej wyraźny posmak niepowodzenia — posiada aspekty dyskredytujące jeszcze konkretniej tak zwaną „straż Kanału La Manche".

Artykuł stwierdza mianowicie, że „Scharnhorst", „Gneisenau" i „Prinz Eugen" były w Breście nie tylko stale obserwowane przez francuski ruch oporu, ale że obserwatorzy byli w ścisłym kontakcie z Londynem, za pośrednictwem tajnych radiostacji Saumur, Coat Meal (czternaście kilometrów na północ od Brestu) — przez Paryż. Tą drogą zostały podane dokładne miejsca postoju okrętów niemieckich i sposób ich maskowania.

Londyn wiadomości otrzymywał. Świadczy o tym pokwitowanie w maju 1941 roku depesz paryskich następujących treści:

,,bardzo czeste bombardowania nocne przewaznie niszcza miasto i ludnosc cywilna nie powodujac znaczniejszych szkod sprzetu wojennego stop nie osiagniecie trafien do pancernikow za pomoca bombardowan nocnych przy lotach poziomych''.

Albo:

,,bismark oczekiwany w brescie mniej wiecej za trzy tygodnie stop przygotowania do zacumowania okretu sa daleko posuniete''

Z treści tych i innych depesz widzimy, że trudno wymagać dokładniejszych informacji o nieprzyjacielu. Znacznie później Churchill ogłosił w Izbie Gmin, że w ciągu 10 miesięcy 3 300 samolotów próbowało dosięgnąć trzy okręty hitlerowskie zrzucając 4 000 ton bomb, tracąc przy tym 43 samoloty i 247 lotników. Według słów Churchilla zadanie uniemożliwienia tym okrętom wyjścia na morze lub zmuszenia ich do przymusowego postoju przez dokonanie uszkodzeń — nie zostało wykonane.

W tym samym okresie na prośbę Londynu, Brest w nadzwyczaj trudnych warunkach potrafił dostarczyć na Wyspy Brytyjskie dokładne wiadomości i plany zagród sieciowych do basenów Nr 8 i 9, w których właśnie ukrywały się wymienione okręty. Plany te zawierały nie tylko schemat zagród sieciowych, lecz także dokładny opis dotyczący długości poszczególnych sieci, średnicy i materiału ogniw, rozwartości pław podtrzymujących sieci, szerokości przejścia pomiędzy dwoma liniami sieci zaporowych, sposobu otwierania bramy sieciowej i manewru holownika dyżurnego podczas wykonywania tej pracy. Londyn zapytywał, czy może do wewnętrznych basenów przedostać się okręt podwodny, jednakże Brest dał kategoryczną odpowiedź negatywną.

W lipcu — stwierdza autor artykułu — po bardzo silnym nalocie, znów zostało zniszczonych wiele domów w Breście, natomiast „Gneisenau" i „Prinz Eugen" były nietknięte. „Scharnhorst" był wtedy na morzu i tam został trafiony pięcioma bombami oraz jedną torpedą, wrócił jednak o własnych siłach do portu.

31 lipca Niemcy za pomocą goniometrów wykrywają stację nadawczą w Saumur. Ginie rozstrzelany mat — radiotelegrafista marynarki francuskiej Bernard Anquetil, który mimo tortur nie wydaje organizacji. Zamiast tej stacji powstaje inna, nieco bardziej oddalona. Już wkrótce zostają podane do Londynu dostatecznie dokładne wiadomości o budowie schronów dla okrętów podwodnych. Anglikom zwrócono uwagę, że niszczyć je należy już obecnie, póki cement nie stwardniał, a nie wtedy, gdy będą oddane do użytku, ale „sojusznicy" jakoś dziwnie nie kwapili się.

I tak trwała ta łączność prawie nieprzerwanie.

W dniu 6 grudnia o godz. 11.00 stacja Coat Meal nadaje do Londynu depeszę następującej treści:

,,scharnhorst gneisenau i prinz eugen znajduja sie w gotowosci morskiej stop stwierdzamy wybitne zainteresowanie podejsciami do basenow nr 8 i 9 stop posiadamy wiadomosci o mozliwej wspolnej operacji tych okretow z tirpitzem''.

W dniu 25 stycznia 1942 r., z arsenału w Breście, nadajemy kilkakrotnie — wspomina autor — bez przerywania ze strony Niemców od godz. 14.30 do godz. 16.00 następującą depeszę:

,,gneisenau odkotwiczyl w dniu dzisiejszym 25 stycznia na proby w okolicach brestu stop proba potrwa co najmniej 24 godziny''.

Pomimo pokwitowania odbioru ze strony admiralicji brytyjskiej nie było żadnej reakcji.

„Około 1 lutego wiemy już, że odkotwiczenie okrętów nastąpi prawdopodobnie koło godz. 23.00 lub o północy w następnym okresie „młodego księżyca" — kontynuuje swoje sensacyjne informacje czasopismo francuskie — Londyn jest powiadomiony. Kierunku zamierzonego wyjścia, jak stwierdzamy, załogi nie znają".

W dniu 7 lutego Paryż podaje na prośbę Brestu:

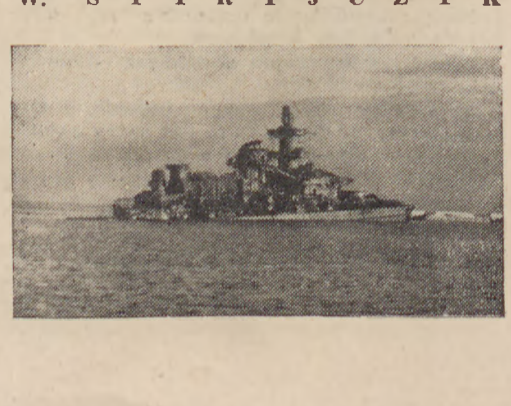
,,odkotwiczenie niezaprzeczalnie pewne stop wystrzegajcie sie specjalnie okresu nowiu''.

11 lutego przed północą „Gneisenau", „Scharnhorst" i „Prinz Eugen" odkotwiczają i opuszczają Brest pod osłoną gęstej, sztucznej mgły. Dalszy ciąg ich podróży i bezradność admiralicji brytyjskiej jest dostatecznie znana wszystkim marynarzom świata.

Po zapoznaniu się z treścią tego skądinąd sensacyjnego dokumentu, wydrukowanego na czołowym miejscu w poważnym piśmie fachowym marynarki francuskiej, oblicze wodzirejów admiralicji brytyjskiej staje się jeszcze bardziej niejasne i jeszcze bardziej niewyraźne. Sprawa wygląda tak, jakby ktoś z „szarych eminencji" może nawet i nie bezpośrednio wchodzących w skład tej admiralicji, życzył sobie, aby trzy niemieckie okręty nie tylko opuściły jak najprędzej cypel półwyspu Bretanii, ale również bez przeszkód osiągnęły porty... powiedzmy bałtyckie.

Kadłub „Gneisenau" służy dziś w naszym wielkim polskim porcie jako łamacz fal. Prawdopodobnie nie spodziewali się tego organizatorzy ucieczki...

W. STYRYJCZYK



NA PODMORSKICH SZLAKACH

Andrzej Stępień



... Fantastycznie powyginane pnącze wiotkich roślin, niby macki polipa falują w głębinie niebieskawych wód. Przez splątaną gęstwinę podwodnego świata, przedzierają się dziwne, tajemnicze dwunogie stwory o wielkich otworach ocznych, opasane oślizgłymi rurami. Zwinne nagie ręce wyzwalają się sprawnym ruchem od zdradliwych roślin. Nad głową każdej, pochylonej do przodu postaci unoszą się biegnące nieustannie w górę białe pęcherzyki powietrza. Od czasu do czasu poruszające się w martwej ciszy postacie zginają się, by podnieść z morskiego dna grudę błyszczącej skały. Zapomniały o strachu ogromne raki i płaskie, migocące kolorowo rybki, śledząc z wyraźnym zdumieniem ruchy nieznanych im intruzów. Nawet stary, wiekowy żółw wywlókł się ze swej nory i łypie nerwowo, wybałuszonymi ślepiami... A oni posuwają się wolno, często przystając wśród gmatwaniny podmorskiego, bujnego poszycia.

Z pewnością myślicie, że jest to fragment jednej z porywających powieści genialnego fantasty Verne'go. Bynajmniej, jest to po prostu opis jednej ze zwykłych, naukowych wypraw radzieckich geologów na dno morskie. Nie na romantyczną przechadzkę udają się ci odważni ludzie, i nie po to, by podziwiać cudowny i fantastyczny kraj podmorski. Chcą po prostu... zbudować tu nowy port. Zapytacie zapewne — po cóż wyprawiać się w głębiny morskie, aby budować port? — Przecież port budujemy nie na morzu, ale na lądzie. Tak też myślano jeszcze do niedawna, ale uczeni radzieccy wypracowali nową, własną metodę, która uwzględnia wiele bardzo ważnych, jak się okazuje, czynników, niezbędnych dla zbudowania portu.

Radzieccy uczeni, geologowie prof. Zenkiewicz i Budanow stwierdzili, że zanim przystąpi się do budowy, trzeba najpierw wybrać odpowiednie miejsce, co można uczynić jedynie przez dokładne zbadanie nie tylko brzegów i dna obranego na teren prac, ale także głębin i dna na obszarach przylegających do miejsca, w którym ma powstać nowy port. Przede wszystkim należy zbadać rozmiary i kierunki przesuwania się osadów dennych, oraz przekrój pionowy dna. W ten sposób można z góry określić jak zmieniać się będzie głębokość i konfiguracja brzegu, oraz ustalić twardość poszczególnych warstw dna morskiego, na którym opierać się będą budowle i urządzenia portowe. Znając przekrój dna i kierunki przesuwania się osadów, fachowcy mogą łatwiej nakreślić dokładne projekty budowy różnych urządzeń portowych jak np. falochronów, mających za zadanie ochronę portu przed niszczącą działalnością fal morskich.

Ostatnia pięciolatka przewiduje budowę wielu nowych portów, na wszystkich wybrzeżach morskich ZSRR, toteż morscy geologowie radzieccy znaleźli się obecnie w obliczu wielu trudnych i odpowiedzialnych zadań.

Do badań dna morskiego skonstruowano nowy typ radzieckiego lekkiego skafandra, pozwalającego na swobodne poruszanie się pod wodą. Aparat ten, zwany „IPA-3" składa się z małej gumowej maski, zaopatrzonej w duże okulary, butli tlenowej z zapasem tlenu na dwie godziny i woreczka oddechowego, który regeneruje wydychaną mieszaninę gazów. Zamiast stosowanego dotychczas obciążenia geologowie nakładają pas z wszytymi ciężarkami, a w chłodne dni naciągają również rodzaj nieprzemakalnego płaszcza. W takim aparacie jeden z geologów radzieckich pobił ostatnio rekord światowy w zanurzeniu.

Geologowie morscy to przeważnie ludzie młodzi, dobrze wysportowani, posiadający duży zapas wiedzy i praktyki. Ostatnio wyruszyły dwie nowe ekspedycje Instytutu Oceanologii Akademii Nauk ZSRR do badań dna Morza Czarnego i Kaspijskiego. Poza wybitnymi uczonymi, w pracach tych ekspedycji bierze udział również liczna grupa studentów wydziału geografii Moskiewskiego Uniwersytetu. Obok praktycznego znaczenia prac podmorskich ekspedycji dla powstania nowych portów, posiadają one ponadto dużą wagę dla nauki, mając na celu rozwiązanie wielu zagadek geograficznych. Jedna z takich wypraw pod kierownictwem kobiety Tatiany Moroszkinej wyjaśniła ostatecznie przyczyny powstania mierzei astrachańskiej na Morzu Kaspijskim. Jak widać kobiety radzieckie również i na tym „podmorskim polu" nie ustępują mężczyznom.

Aby uzmysłowić sobie wrażenia przeżywane przez uczestników wypraw podmorskich wybierzmy się wraz z nimi na jeden z takich „niecodziennych spacerów" na dno morza.

Właśnie słońce zbliżyło się ku zenitowi, rzucając mocne snopy promieni w przezroczystą toń Czarnego Morza. Opalająca się na plaży grupka ludzi w dziwnych, wcale nie kąpielowych kostiumach zaczyna powoli wchodzić w lekko zmarszczone falą morze. Na nagich plecach zwisają im butle i rurki, prowadzące powietrze do maski, którą właśnie naciągają na twarze, bo woda sięga już do brody. Jeszcze chwila i jeden po drugim, znikają pod powierzchnią wody, schodząc coraz głębiej. Tylko niewielki krążek wirującej wody i smuga ciemnego mułu świadczą o tym, że przed chwilą zanurzyli się pod wodę.

Pod wodą wcale nie jest ciemno. Promienie słoneczne są znakomitym reflektorem i kompasem równocześnie. Wokół panuje niczym niezmącona cisza. Brzeg został już daleko. Geologowie coraz bardziej zbliżają się do dzisiejszego terenu badań. Idący na przodzie prof. Zenkiewicz, kierownik wyprawy daje sygnał ręką i grupa geologów rozsypuje się w tyralierkę, rozpoczynając skrupulatne badanie dna i pomiary. Specjalnymi przyrządami wyłamują bryły skał, wykopują materiały osadowe, zbierając jednocześnie ciekawsze okazy flory i fauny podmorskiej. Około dwu godzin trwa nużący, ale jakżeż porywający podmorski marsz. Z próbkami gruntu i roślin skierowuje się wreszcie grupka geologów z powrotem ku brzegowi. Wychylają się stopniowo z wody tajemnicze postacie, stając się obiektem ciekawości przygodnych plażowiczów. Każdy z wynurzających się ściąga maskę, by głęboko odetchnąć świeżym powietrzem. Na brzegu czekają już na nich koledzy i lekarze badający stan wyczerpania. Mimo dużego znużenia, młodzi geologowie uśmiechają się — są zadowoleni, że wyprawa się udała, że przyczynili się do szybszej realizacji stalinowskiej pięciolatki morskiej. Za kilka lat na tej dzikiej plaży tętnić będzie twórczą pracą nowy wielki port...

Obok geologów morskich w Instytucie Moskiewskim pracują również wybitni uczeni zajmujący się problemami budownictwa portowego, oraz żeglugi morskiej. Jednym z czołowych przedstawicieli tej grupy jest profesor Borys Apołłow. Od wielu lat pracuje on w Instytucie, zajmując się rozwiązaniem tzw. zagadki Morza Kaspijskiego. Badając przyczyny ruchu wód tego morza i zmianę jego poziomów, znakomity uczony radziecki krok za krokiem zbliża się do uwieńczenia swej wieloletniej pracy, pełnym sukcesem. Zaprojektował on ostatnio wybudowanie pierwszej w świecie linowej stacji morskiej. Władze radzieckie zrealizowały pomysł uczonego i już dziś stacja linowa na Morzu Kaspijskim oddaje wielkie usługi nauce. Jest to swego rodzaju kolej linowa, biegnąca około 400 metrów ponad morzem. Umożliwia ona badanie parowania i składu wód nawet w czasie największego sztormu.

Prof. Apołłow wypróbowuje również na stacji linowej sposób tzw. „gaszenia" fal morskich. Badając dokładnie stan chemiczny wody morskiej uczony radziecki wyszukuje następnie odpowiednie środki chemiczne, które by neutralizowały kołyszące działanie fal. Odkrycie skutecznego środka „gaszenia" fal pozwoli na postój statków u mola nawet podczas najsilniejszych sztormów. Zbadanie składu chemicznego wody morskiej w danym obszarze ma jednocześnie duże znaczenie dla budowy urządzeń portowych.

Radzieccy geologowie morscy dotrzymują kroku wielkim osiągnięciom radzieckiego budownictwa morskiego, dając mu naukowe podstawy. Nowe metody i wielkie odkrycia na polu badań podmorskich, stawiają uczonych radzieckich, również i na tym polu, na pierwszym miejscu w świecie. Dzięki pracy badaczy morza, rozwój portów i żeglugi ZSRR nabierze jeszcze większego rozmachu.

ANDRZEJ STĘPIEŃ



Pod korsarską banderą

SŁAWOMIR SIERECKI

Kiedy potok złota przestał już zdumiewać Europę, kiedy zrabowane zostały bogactwa Inkasów i Mayów, a nowoupieczeni kapitaliści wespół ze szlachtą feudalną przystąpili do „organizowania" kolonii — w pewien wieczór roku 1686 zjawił się w mieszkaniu jednego z amsterdamskich mistrzów sztuki drukarskiej — przybysz mówiący obcym akcentem. Jego smagła cera i kolczyki w uszach zdradzały marynarza, a kosztowne pierścienie na palcach i zniszczona opończa dawały wiele do myślenia drukarzowi.

Niezwykły przybysz nazywał się również niezwykle — Esquemelin. Dwadzieścia lat spędził na wodach Morza Karaibskiego, służąc w załogach najbardziej zuchwałych flot korsarskich. Efektem wizyty Esquemelina u mistrza amsterdamskiej sztuki drukarskiej — była książka jaka ukazała się w rok potem, a która stanowiła jedyną w swoim rodzaju kronikę korsarską i uzupełniła historię Indyj Zachodnich, kreśląc wiernie sylwetki sławnych podówczas korsarzy Archipelagu, jak np. Portugalczyka Bartolomeusza, Johna Davisa, Pierre Franca, czy François Lolonois. Ponad wszystkimi nimi wysuwa się jednak na pierwsze miejsce niekoronowany „król" korsarzy — John Henry Morgan, jeden z tych, którzy dobrze przysłużyli się swoim brytyjskim możnowładcom, wynosząc za to sławę, zaszczyty, a przede wszystkim...

Ale zanim do tego dojdziemy — zacznijmy „z innej beczki"...

Anglosaska literatura młodzieżowa upodobała sobie specjalnie dwa tematy, ani zbyt dydaktyczne, ani zbyt wychowawcze — a mianowicie: „bohaterskie" tępienie tubylców Ameryki i korsarstwo, a konkretniej — apoteozę rozbójnictwa morskiego. Nietrudno odgadnąć przyczynę tego wyboru. Wszak ujarzmianie ludów kolorowych i panowanie na morzu stanowiły główne cechy zamorskiej ekspansji kolonialnej. Taka młodzieżowa więc, odpowiednio spreparowana pożywka imperializmu — wpajała młodym „dżentelmenom" z Cambridge, Oxfordu, albo pół-groteskowego Etonu — rolę, jaką mieli oni odegrać w „krzewieniu kultury kolonialnej" i utrzymywaniu mocno już chwiejącego się Imperium.

Należy stwierdzić, że ta narkotyczna literatura trafiła i zalała również nasz rynek księgarski i do dziś, chociaż nie w takim stopniu jak przed wojną, spozierają z wystaw księgarskich — za pośrednictwem Marryata, Maine Reida, Sabatiniego, lub Poego — różni „Czerwoni Korsarze" i „Krwawi Piraci".

A tymczasem niewielu spośród czytelników i entuzjastów tego rodzaju literatury zdaje sobie sprawę, że problem korsarstwa, czyli rozbójnictwa morskiego, to nie tylko temat romantycznych opowieści na tle wielkich odkryć geograficznych i rozwoju żeglugi. Korsarze byli zawsze narzędziem politycznym w rękach możnowładców, albo wielkich organizacji kupieckich, — oni to wykuwali fundamenty pod przyszłe imperia kolonialne, awansując niejednokrotnie do roli „bohaterów narodowych".Dlatego też niecelowe byłyby próby pisania jakiejś abstrakcyjnej „historii korsarstwa", jeśli się nie da oddzielić tych problemów od współczesnych im zagadnień politycznych, a już wręcz nonsensem jest ich apoteozowanie.



NA PRZESTRZENI HISTORII

Rozbójnictwo morskie notowali już kronikarze starożytni. Rozbójnicy morscy pomagali w opanowywaniu szlaków handlowych niemieckiej Hanzie, piraci odkrywali i podbijali terytoria Oceanii i obu Ameryk — Północnej i Południowej i ochraniali handel żywym towarem.

Działalność „Bractwa św. Witalisa" na Bałtyku, zakończona pod Helgolandem zwycięstwem „Kolorowej Krowy" i śmiercią rudobrodego rozbójnika Stoertebeckera, następnie rozbójnictwo morskie na Morzu Śródziemnym prowadzone przez różnych „bejów" i „rejsów" Tunisu, Tangeru itp., a wreszcie wyczyny piratów Indii Zachodnich (inaczej Archipelagu Antylli) — to mówiąc stylem literackim — w swoim rodzaju epopeje korsarstwa.

Przyjrzyjmy się jednej z nich, tej, która rozegrała się w wieku XVII na akwenie Morza Karaibskiego, w archipelagu Indyj Zachodnich, u wybrzeży Panamy, Meksyku i Wenezueli. Pamiętajmy jednak, że dzieje jej to nie treść romansu Sabatiniego, a tylko i wyłącznie drobny przyczynek do historii dyplomacji w tym okresie...

ZŁOTE GALEONY

Ameryka została odkryta...

Nie odkrył jej Kolumb ani Jan Caboto. Nie odkrył jej Leif Erickson ani legendarny Jan z Kolna. Odkryły ją dopiero hordy konkwistatorów, a bardziej niż pergaminy Vespucciego przemówiły do możnowładców europejskich — ładowane złotem galeony. Wtedy dopiero Ameryka została odkryta naprawdę...

Kolumb bardzo krótko piastował godność wicekróla odkrytych przez siebie ziem, które uważał do końca swego życia za wybrzeża Indyj. Miejsce jego zajęli później różni „zdobywcy" i rozbójnicy. Wprawdzie papież Aleksander VI, w zamian za wzbogacenie skarbca watykańskiego „ofiarował" Hiszpanii wszystkie ziemie na tym kontynencie, ale trudno było się z tym pogodzić możnowładcom francuskim, angielskim i portugalskim. Dlatego też od początku swego odkrycia Ameryka stała się źródłem waśni politycznych i wojen.

Kiedy po odkryciu Kolumba nieprzerwanym potokiem płynąć zaczęły do Hiszpanii ładowane złotem galeony — na Półwyspie Iberyjskim zbankrutowała ostatecznie alchemia. Europa zapomniała prędko o poszukiwaczach „kamienia filozoficznego", chłonąc wieści o niezwykłym kraju złota i ...łatwo umierających tubylców.

KIEDY ARMATY STRZELAŁY ZŁOTEM...

Komandor A. Thomazi w swej książce „Les Flottes de l'Or" wskazuje na jednego



Sir John Morgan (z lewej) z pewnością nawet nie marzył o tym, że jego potomek w postaci współczesnego Morgana (z prawej) tak gorliwie i skrupulatnie będzie wcielać w życie korsarskie zasady swoich przodków.



A oto dwaj „churchille" różnych epok — przedstawiciel korsarskiej polityki John Churchill of Malborough (z lewej), oraz współczesny podżegacz wojenny Nr 1 Winston Churchill (z prawej).



z korsarzy — Jana z Dieppe, — który w r. 1521 na czele flotylli dobrze uzbrojonych okrętów zaatakował i zdobył trzy galeony hiszpańskie. W następnym roku powiodło mu się jeszcze lepiej, gdyż statki przyłapane przez niego koło przylądka Saint Vincent przewoziły skarby zdobyte przez Ferdynanda Corteza w Meksyku.

Rozpoczęła się długa, niezwykle bogata w wydarzenia epopea zmagań flot hiszpańskich z korsarzami. Hiszpanie organizują regularne konwoje eskortowane przez okręty wojenne. Przejście galeonów z Ameryki do Hiszpanii niejednokrotnie przyjmuje formę prawdziwej operacji wojennej. Ale strona przeciwna również się organizuje — powstają formalne towarzystwa akcyjne, które cieszą się poparciem arystokracji i monarchów europejskich i które dostarczają pieniędzy piratom na organizowanie wypraw przeciwko galeonom hiszpańskim. Królowa angielska Elżbieta przystępuje osobiście do spółki, organizowanej przez słynnego pirata Drake'a, wpłacając udział w wysokości 1000 funtów szterlingów, a jednocześnie dając zapewnienia ambasadorowi króla Filipa II, że korsarze „zostaną przykładnie ukarani". Interes łączy więc dwory panujące z rozbójnikami morskimi ponad wszystkimi zasadami ówczesnej etyki. Pirat Drake po powrocie z wyprawy wypłaca swoim „udziałowcom" — 4700% a królowej ofiarowuje również wspaniały diadem ze szmaragdów, skradziony przedtem przez pachołków Corteza w Meksyku, a zdobyty na galeonie „Neustra Senora de la Concepcion".

Zdarzają się momenty paradoksalne. — Oto w spotkaniu korsarzy z galeonami hiszpańskimi, przy pierwszej salwie z okrętów korsarskich posypał się na Hiszpanów grad... złota. Jak się okazało — poprzedniego dnia na okręcie korsarskim podzielono zdobycze i marynarze pochowali część swoich przydziałów w... lufach dział.

FLIBUSTIEROWIE I KRONIKA ESQUEMELINA

Korsarzy w tym okresie i zwłaszcza na tych wodach zaczęto nazywać „flibustierami" — nazwę tę nadano właściwie uciekinierom, galernikom i włóczęgom, jacy zamieszkiwali wybrzeże wysp karaibskiego akwenu, ale później zaczęto jej używać w stosunku do wszystkich piratów. Prawdopodobnie powstała ona od angielskiego „fly boat" („latająca łódź"), lub „free-booter", co Francuzi wymawiali po prostu „flibustier".

Rzecz charakterystyczna, że flibustierowie w tym okresie wykorzystywani byli do haniebnej gry ówczesnej dyplomacji. Chcąc np. zniszczyć jakąś dobrze prosperującą kolonię rywali politycznych, a utrzymując z tamtymi pozornie jak najlepsze stosunki — nasyłało się na nich flibustierów, którzy kolonię palili, a ludność mordowali. Jeśli to była kolonia np. hiszpańska — to Hiszpania wysyłała notę protestacyjną do swojego rywala politycznego, np. Anglii, Anglia stwierdzała, że o takim zajściu nic nie jest jej wiadome, a grasujące floty korsarskie „nie ujdą karzącej ręce sprawiedliwości"... I na tym się tymczasem sprawa kończyła, póki znów hiszpańscy piraci nie zaatakowali w odwecie kolonii brytyjskiej...

Wyraźne oblicze takiej gangsterskiej polityki, uprawianej przez mocarstwa kolonialne — ujawnił właśnie ów wspomniany poprzednio Esquemelin w swojej niezwykłej kronice.

ROZBÓJNIK MORSKI — SIR JOHN HENRY MORGAN

John Henry Morgan był godnym następcą Drake'a, Hawkinsa i Relaigha. Od najmłodszych lat nie znajdował zadowolenia w pracy. W poszukiwaniu „lekkiego zarobku" zawędrował do Bristolu i tu dał się dosłownie kupić agentom kolonialnym. Znalazłszy się w Indiach Zachodnich — zbiegł na okręt korsarski, awansując wkrótce do stopnia „kapitana". Brytyjski gubernator Jamajki odnalazłszy w Morganie zaufanego człowieka, powierzył mu wkrótce niezwykle ryzykowne zadanie, stawiające w niepięknym świetle brytyjską dyplomację. Chodziło bowiem o to, aby mimo najlepszych stosunków z Hiszpanią —Morgan, udający „niezależnego" pirata, napadł na miasto Porto Bello na wybrzeżu Panamy.

Awanturnik Morgan przyjął oczywiście propozycję i na czele szczupłych sił rzezimieszków zbieranych z całego świata — wyruszył na wyprawę.

W nocy, przy blasku księżyca, piraci przeszli mury miasta, wysadzili w powietrze główny bastion wraz z broniącą go załogą, a następnie zdobyli szturmem miasto i główny zamek. Wymordowawszy połowę ludności i zdobywszy bogate łupy — korsarze po tygodniu krwawych orgii podpalili miasto i powrócili pod opiekuńcze skrzydła gubernatora Jamajki.

Do następnych wyczynów Morgana należało zdobycie, obrabowanie i spalenie Panamy, gdzie piraci dopuszczali się niebywałych okrucieństw na ludności, a potem atak na Maracaibo.

Trudno było dłużej ukrywać Anglii swą dwulicową politykę. Gubernator Jamajki za swą „samowolę" w wykorzystaniu korsarzy został odwołany do Anglii, a wkrótce potem miejsce jego zajął ktoś godniejszy, opiece którego Anglia mogła spokojnie powierzyć swoje zdobycze kolonialne. Nowym gubernatorem był... John Henry Morgan... Nad jego siedzibą na Jamajce wisiał teraz herb szlachecki, otrzymany od Karola II za przysługi oddane Imperium, a na listach skierowanych do kancelarii Jego Królewskiej Mości widniał podpis: Sir John Henry Morgan...

DZIŚ

Chociaż zniknęły dziś z horyzontu malownicze sylwetki galeon, trudno byłoby zgodzić się z tym, że epoka korsarstwa przeminęła bezpowrotnie.

Pomijając takie fakty, jak topienie republikańskich statków hiszpańskich w czasie wojny domowej przez „nieznane okręty podwodne", wtedy gdy falangiści żadnej floty podwodnej nie posiadali, pomijając ponure wydarzenia w czasie pierwszej i drugiej wojny światowej, kiedy niemieckie okręty podwodne topiły bez ostrzeżenia statki pasażerskie i handlowe, strzelając nawet do ratujących się rozbitków — pozostało coś jeszcze z owych niesławnych tradycji rozbójnictwa morskiego — korsarska dyplomacja.

Dzisiejsza gangsterska polityka dyplomacji imperialistycznej nosi bowiem wszelkie cechy bandytyzmu i korsarstwa. Naprawdę, niedaleko odbiegły metody dzisiejszych Morganów i Churchillów od metod stosowanych przez niekoronowanego „króla" rozbójników morskich — Johna Henry Morgana, lub Johna Churchilla of Malborough. Epoka anglosaskich grabieży kolonialnych i rozrost oligarchii wielkokapitalistycznych pozwoliły na utrzymanie tradycyjnej ciągłości w uprawianiu rzemiosła korsarskiego przez dzisiejszych spadkobierców Drake'a, Hawkinsa, Jana z Dieppe, Esquemelina, czy też Morgana.

SŁAWOMIR SIERECKI



BIBLIOGRAFIA

W ramach wydawnictw Zarządu Głównego Ligi Morskiej ukazała się broszura dr Józefa Salcewicza — Prezesa Zarządu Głównego LM „O podstawowych zadaniach działaczy Ligi Morskiej".

Jak wynika z tytułu broszury ma ona za zadanie przedstawić i uzasadnić rolę i metody pracy działaczy ligowych. Podobnie jak Jerzy Bogusz autor wydanej w roku ubiegłym broszury pt. „Na nowej drodze", dr Salcewicz w jasny sposób nakreśla drogi rozwoju oraz wytyczne działalności organizacji w warunkach Polski Ludowej. W odróżnieniu jednak od J. Bogusza, który omawia drogi rozwoju Ligi Morskiej od chwili jej powstania i konkretyzuje cele i zadania LM jako organizacji społecznej w warunkach demokracji ludowej, dr Salcewicz zajął się dokładnym i szczegółowym omówieniem roli organizacji i jej członków w życiu społecznym i politycznym naszego kraju oraz nakreślił formę i sposoby uczestniczenia ligowców w odbudowie kraju, w mobilizowaniu opinii publicznej do wykonania wielkiego planu morskiego.

DR JÓZEF SALCEWICZ

O PODSTAWOWYCH ZADANIACH

DZIAŁACZY LIGI MORSKIEJ

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej
Warszawa, ul. Widok 10 • 1949

Już na wstępie autor przypomina, iż mimo, że Liga Morska jako organizacja demokratyczna państwa ludowego, ma dziś inne niż przed wojną cele i zadania — dawni działacze LM i K pod wpływem balastu ideologicznego jaki na nich ciążył, hamowali i utrudniali właściwy rozwój organizacji. Ten zasadniczy błąd popełniony w pierwszym okresie, który gdzieniegdzie pokutuje jeszcze do dziś, występował szczególnie jaskrawo tam, gdzie kierownicze stanowiska zajmowali przedstawiciele klasy burżuazyjnej. Dlatego, konkluduje autor, we władzach LM jako demokratycznej organizacji społecznej winni zasiadać **przede wszystkim reprezentanci interesów mas pracujących.**

Po omówieniu całokształtu prac na odcinku gospodarki morskiej autor stwierdza, że Liga Morska, która nie bierze bezpośrednio udziału w procesach gospodarczych, na odcinku morskim, ma za zadanie popularyzować te zagadnienia i mobilizować społeczeństwo do ich wykonania. **„Problematyka zagadnień na odcinku morskim jest tak ważna i obszerna, że może i powinna stanowić właściwą treść konkretnych prac LM, a przede wszystkim jej działaczy i zajmować w pracach Ligi najważniejszą pozycję".**

Jak wiadomo LM, która jest organizacją ogólnokrajową, prowadzi akcję propagandowo-wychowawczą i kulturalno-oświatową na terenie całego kraju. **„Akcje te** — pisze dr Salcewicz — **sprowadzają się przeważnie do organizowania przez LM wstępnych ośrodków wychowania wodnego, popierania sportu, organizowania wycieczek i prac oświatowych, szerokiej akcji odczytowej, oraz opieki ze strony społeczeństwa nad pracą ważniejszych obiektów morskich".**

Dr Salcewicz przypomina, że prace LM winny odpowiadać demokratycznemu i społecznemu charakterowi organizacji, gdyż jedynie wtedy przyczynią się one do zdynamizowania wysiłku mas pracujących, do wykonania wielkiego programu morskiego. Wymaga to zdaniem autora **„wypełnienia szeregu zasadniczych warunków, charakteru ideowego i organizacyjnego... Należy** — czytamy dalej w broszurze — **przede wszystkim konsekwentnie przestrzegać i stosować zasadę, że zarówno Liga Morska jako organizacja, jak i jej członkowie winni posiadać jasno określone i właściwe oblicze ideowo-polityczne".**

Nie oznacza to bynajmniej, że zmienia się bezpartyjny charakter organizacji, oznacza natomiast, że odrzuca się zdecydowanie i kategorycznie moment tzw. apolityczności. **„Bezpartyjność** — wyjaśnia autor — **nie oznacza apolityczności, apolityczność jest wymysłem reakcjonistów, dążących do zmonopolizowania polityki wyłącznie w rękach kapitalistów i ich slugusów. Demokratyczne organizacje społeczne w Polsce Ludowej nie maskują celu politycznego, lecz działają jawnie i wytrwale w interesie mas pracujących. Stąd też starają się one jak najbardziej szeroko w swych pracach prowadzić akcję ideowo-wychowawczą, mającą na celu stałe podnoszenie poziomu uświadomienia politycznego najszerszych kół społeczeństwa".**

„Zgodnie ze swymi zadaniami i charakterem, jako organizacji demokratycznej — dodaje autor — **Liga Morska winna skupiać w swych szeregach nie tylko członków stronnictw demokratycznych, ale i jak najszersze rzesze bezpartyjnych, spełniając przez to jedno z głównych zadań podniesienia mas pracujących na wyższy poziom ideologiczny i ściślejszego związania ich z dążeniami demokracji ludowej".**

Niektórzy ligowcy, którzy absorbują zagadnienia morskie często zapominają, że sprawy te nie mogą być traktowane w oderwaniu od zagadnień ogólnopaństwowych i od całokształtu gospodarki narodowej, od zasadniczych zmian jakie zaszły u nas po wojnie. Tym wszystkim autor przypomina, że **„jeżeli Liga Morska stawia sobie za zadanie w określony sposób współdziałać w wykonaniu wielkiego planu morskiego — to trzeba sobie jasno uświadomić, że ten bogaty i realny plan nie był i nie mógł być planem Polski burżuazyjnej, sanacyjnej, ale jest i może być tylko planem właśnie Polski Ludowej, a to na skutek przełomowych osiągnięć politycznych i gospodarczych Obozu Demokracji Ludowej".**

Po omówieniu rozbicia świata na dwa obozy: postępowy i reakcyjny — dr Salcewicz stwierdza: **„...wszystkim organizacjom, niezależnie od ich charakteru społecznego, przyświeca wspólny cel — aktywnego udziału w walce o wzmocnienie obozu pokoju, którego kierowniczą siłą i mocną ostoją oraz szczerym i konsekwentnym rzecznikiem jest potężny Związek Radziecki".**

Po przedstawieniu olbrzymiego wkładu ZSRR w dzieło umocnienia sił pokojowych na świecie autor pisze: **„...działacze ligowi w swej działalności wychowawczej i propagandowej winni brać pod uwagę do oceny sytuacji międzynarodowej układ sił i stosunków oraz mocno podkreślać przeważającą i stale rosnącą potęgę obozu pokoju, a w szczególności Związku Radzieckiego. Poprzez sumienną działalność ligowców na platformie ideowo politycznej demokracji ludowej w oparciu o masy ludowe i pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, organizacja nasza przyczyni się, w jej zakresie działania, do umocnienia siły i potęgi Państwa Ludowego, do utrwalenia i zabezpieczenia pokoju światowego, a poprzez współudział w budowie fundamentów nowego ustroju — do zrealizowania w naszym kraju szczytnych dążeń ludzkości — socjalizmu".**

Waga poruszanych zagadnień w omówionej broszurze, skłoniła mnie do wszechstronnego cytowania autora. Czyniłem to w przekonaniu, że cytowane fragmenty pozwolą niezorientowanym w całokształcie prac LM czytelnikom na wyrobienie sobie poglądu o zakresie prac tej organizacji i jej obliczu politycznym. Ogólnie należy stwierdzić, że ta skromna, 16 stronicowa broszura, stanowi cenny wkład w dzieło wychowania wielotysięcznych mas członków Ligi Morskiej, w dzieło wychowania nowego typu pracownika społecznego — budowniczego Polski Ludowej.

ROMAN WIERNY

Konkurs na prenumeratę „Morza i Marynarza Polskiego" ogłoszony w Nr 5 naszego pisma, wzbudził poważne zainteresowanie w terenie. Niektórzy aktywiści LM prawie podwójnie przekroczyli przewidziane kontyngenty prenumerat. Dla przykładu wymienimy Ob. Hytrka, Pruszków k Warszawy, który zdobył 33 prenumeratorów rocznych. Do przodujących należą również Ob. Ob. J. Pędzich z Sokołowa, Gieryga J. z Elbląga, Kulinowska K. z Oświęcimia, Niedziela M. z Złotogłowic i inni którzy zdobyli po 15—20 prenumeratorów.

Na prośbę ogniw organizacyjnych oraz licznych członków LM którzy ze względu na nawał pracy w okresie przygotowań do „Dni Morza" nie mogli poświęcić wiele czasu akcji zjednywania prenumeratorów przedłużamy konkurs do 31 lipca (poprzedni termin miał 18 czerwca). Wyniki konkursu podane zostaną w następnym numerze „Morza i Marynarza Polskiego" oraz w specjalnym okólniku Zarządu Głównego LM.

Na podkreślenie zasługuje również akcja masowego kolportażu naszego pisma przed i w okresie „Dni Morza", podjęta przez ogniwa LM. Okręg LM w Radomiu podjął się dodatkowo rozkolportować 6 000 egz. Okręg Śl. Dąbr. — 4 000 egz., mniejsze Okręgi od tysiąca do trzech tys. egzemplarzy.

W DŻUNGLACH KUALA-LUMPUR

(dokończenie ze str. 21)

stron zaczęli zjawiać się Dajakowie. Zobaczywszy, że Babi-utan rozmawia przyjacielsko z partyzantami, wyrażali gestami swą radość. Babi-utan wytłumaczył, że bali się o jego życie, gdy wyszedł z trzcin.

— Kidżan, Singa, Ular, — wymienił imiona Dajaków. — A oto mój młody przyjaciel i dowódca Ali. Walczy z Anglikami, którzy chcą wszystkich zrobić swoimi „saja" — niewolnikami. My też będziemy walczyć z Anglikami. — Dajakowie na znak zgody podnosili włócznie.

— Przyprowadziło nas tu trzech żołnierzy. Dwóch leży tam, — Babi-utan wskazał ręką na karabin maszynowy i dwa trupy koło niego. Trzeci żołnierz umiał mówić po naszemu. Ten pobiegł do swego dowódcy i chciał mu powiedzieć, że wy idziecie w bagna. Ale niedaleko zaszedł. — Babi-utan znacząco machnął lancą w powietrzu, pokazując, jak rzucił nią w plecy żołnierza.

— Oto jego broń — powiedział, oddając Alemu angielski automat.

Ali sprawdził kierunek wiatru i kazał podpalić trzciny. Pojawił się gęsty, czarny dym, potem płomyki ognia. Dym wznosił się coraz wyżej, a za nim posuwała się ściana płomieni. Jak urzeczeni patrzyli partyzanci i Dajakowie na szalejący żywioł i wiedzieli, że są uratowani. Zza wału ognia wybiegli angielscy żołnierze, z automatami; teraz mieli oni odciętą drogę.

— Dzikusy zdradzili! — dziko krzyczał kapitan Darfy, wymachując pistoletem.

Ogień przerzucił się już na zagajnik, skąd żołnierze nie zdołali się jeszcze wycofać. Nie czekając na nich kapitan nakazał odwrót. Przeklinając Dajaków rzucił się pierwszy do ucieczki, a za nim biegli w rozsypce, jego żołnierze.

W tym czasie partyzanci zaszli już daleko w bagna. Przejście było trudne. Trzeba było brodzić głęboko w wodzie, trzymając broń nad głową. Młody partyzant nie odstępował Babi-utana. Dużo zdążyli już sobie opowiedzieć.

— Od razu poznałem zarządcę — mówił Dajak. Nie zapomniałem Chińczyka ze złotymi zębami i muszę wypełnić moją przysięgę.

— Komu ją złożyłeś, Babi-utan? — zapytał Ali.

— On wie — odpowiedział Dajak, wskazując na młodego partyzanta z przewiązaną ręką, któremu zabłysły oczy.

— Pamiętam Babi-utana, gdy był jeszcze taki — pokazał ręką niewysoko ponad ziemię. — Anglicy przywieźli go wraz z ojcem na naszą plantację. Ojciec Dajaka nie chciał pracować. Żu Si-mo bił go co dzień... Bił wszystkich kulisów. Potem ojciec Babi-utana umarł. Podobno rzucił się na Chińczyka chcąc go udusić. Rozdzielili ich i Żu Si-mo kazał Dajaka zatłuc pałkami. Babi-utan strasznie tęsknił, kąsał majstra w rękę, bili go lecz nic to nie pomagało. Potem go gdzieś wywieźli. Nie spodziewałem się, że go kiedykolwiek jeszcze spotkam...

— Bardzo chciałem tu powrócić — przerwał mu Babi-utan. Kiedy Anglicy kazali nam tu jechać ucieszyłem się bardzo. Miałem nadzieję, że porachuję się z Chińczykiem.

— Wkrótce się z nim porachujemy, Babi-utan — mówili partyzanci, potrząsając groźnie bronią w kierunku, gdzie wznosił się w niebo gęsty dym strasznego pożaru dżungli.

KONIEC.

K. MURAWIN



ROZWIĄZANIE
WIELKIEGO KONKURSU MORSKIEGO
Z Nr Nr 2, 3, 4 „MORZA, MARYNARZA POLSKIEGO"

Pierwszy „Konkurs Morski", ogłoszony przez Redakcję naszego miesięcznika, cieszył się dużym powodzeniem wśród naszych Czytelników, o czym świadczy duża ilość uczestników Konkursu. Około 9.000 odpowiedzi i wiele listów otrzymała redakcja w związku z Konkursem. Na ogół procent trafnych odpowiedzi, zwłaszcza na dwa pierwsze kupony, był nadspodziewanie duży i wynosił około 40 proc.

Stosunkowo najwięcej trafnych odpowiedzi padło na kupon Nr 2 (zdjęcia i mapy portów morskich). Blisko 90 proc. uczestników Konkursu dobrze rozpoznało nasze porty. Jedynie Ustka i Kołobrzeg nasuwały pewne wątpliwości. Zamiast Kołobrzegu często podawano mylnie Elbląg, a zamiast Ustki — Darłowo lub Świnoujście. Trochę trudniej było odgadnąć nazwy statków, przedstawionych w I części Konkursu (polska flota handlowa). Tu najczęściej mylono „Rysy" z „Karpatami", „Kościuszkę" z „Kilińskim", „Generała Waltera" z „Morską Wolą", a „Sołdka" z „Jednością Robotniczą". Te dwa ostatnie statki są identyczne w wyglądzie, jednakże pierwszy z nich wodowany był na pochylni, podczas gdy drugi na doku, jak to właśnie przedstawiały nasze zdjęcia.

Najcięższym orzechem do zgryzienia był kupon Nr 3, a w nim zwłaszcza pozycje 7, 8 i 10. Zamiast właściwej odpowiedzi na 7 pytanie, która powinna brzmieć — gigantofon, odpowiadano najczęściej, że jest to reflektor promieni podczerwonych, chyba dlatego, że brzmi to bardziej tajemniczo. Pozostałe dwa pytania 8 i 10 były nieco łatwiejsze: zamiast diesla okrętowego podawano jednak często maszynę parową, a zamiast odwietrznika — rotor Fletnera. Trzeci kupon był też przeszkodą, o którą mocno potknęła się i przerzedziła wyrównana dotychczas stawka uczestników Konkursu.

A oto właściwe odpowiedzi na poszczególne części „Konkursu Morskiego":

CZĘŚĆ I (kupon Nr 1): 1) „Sobieski", 2) „Warmia", 3) „Kiliński", 4) „Batory", 5) „Generał Walter", 6) „Sołdek", 7) „Dar Pomorza", 8) „Rysy", 9) „Jedność Robotnicza", 10) „Kościuszko".

CZĘŚĆ II (kupon Nr 2): 1) Kołobrzeg — D, 2) Gdańsk — E, 3) Ustka — A, 4) Gdynia — C, 5) Szczecin — B.

CZĘŚĆ III (kupon Nr 3): 1) Jol, 2) P, 3) Trałowiec, 4) Włók, 5) „Iskra", 6) Wielorybniczy, 7) Gigantofon, 8) Diesel okrętowy, 9) P(ort), 10) Odwietrznik.

Ostateczny wynik Konkursu Morskiego, wyłoniony drogą losowania dokonanego przez Prezesa Rady Głównej L. M. Ob. Adama Mohuczego w obecności Jury Konkursu złożonego z przedstawicieli Ligi Morskiej, Marynarki Wojennej i Wydawnictwa M. O. N. „Prasa Wojskowa", wyglądają jak następuje:

Wśród 28 uczestników Konkursu, którzy nadesłali bezbłędne odpowiedzi na wszystkie pytania, rozlosowano trzy pierwsze nagrody w postaci KAJAKÓW. Szczęśliwymi zdobywcami tych nagród okazali się:

N A G R O D A I

K O T L I Ń S K I S T E F A N
Poznań, ul. Matejki 47/6

N A G R O D A II

A N T Y P O R O W I C Z W Ł O D Z I M I E R Z
Radość pod Warszawą, ul. Mickiewicza 27

N A G R O D A III

J Ó Z E F O W I C Z M I E C Z Y S Ł A W
Gdynia, ul. Olsztyńska 42.

Pozostali uczestnicy Konkursu w liczbie 25, którzy nadesłali bezbłędne odpowiedzi, otrzymali jako dalsze nagrody po JEDNYM, BEZPŁATNYM PRZEJEŹDZIE STATKIEM PAŃSTWOWEJ ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ NA TRASIE SOPOT — USTKA I Z POWROTEM:

4) Antoni Święcicki, Gdańsk — Oliwa, ul. Orkana 9/2. 5) T. Zachwiela — Kraków, ul. Szopena 28. 6) Janusz Krawczyk — Gdynia, ul. Hetmańska 25. 7) Celestyn Wocial — Gdynia, ul. Świętojańska 51/2. 8) Henryk Dembski — Gdynia, ul. Chylońska 87/3. 9) Teresa Krakowska — Gdynia, ul. Świętojańska 39/1. 10) Jerzy Tylec — Chorzów, ul. 11 Listopada 23. 11) Stanisław Najda — Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kochanowskiego 89/4. 12) Aleksander Makarewicz — Gdańsk-Letniewo, ul. Uczniowska 10a. 13) Zbigniew Skrukwa — Poznań, ul. Łukaszewicza 5/10. 14) Józef Biedka — Gryfino ul. Staszyca 5. 15) Czesław Daleki — Pałobice, poczta Sierakowice, powiat Kartuzy. 16) Zbigniew Dziudziel — Tczew, ul. Półwiejska 9. 17) Kazimierz Mielewczyk — Gdynia, ul. Tatrzańska 71. 18) Mieczysław Brzeziński — Gdańsk, ul. Wyczółkowskiego 28/1. 19) Edmund Ryterski — Gdynia, ul. Płk Dąbka 60. 20) Maria Bramińska — Gdynia, ul. Falista 17. 21) Jerzy Lech — Kraków, ul. Biskupia 11/5. 22) Janusz Domski — Łódź, ul. Dowborczyków 26/19. 23) Romuald Grzywaczyk — Gdańsk-Oliwa, ul. Drożyny 18. 24) Waldemar Czerski — Gdynia, ul. Węglowa 25/31. 25) Barbara Jakubowska — Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 67/33. 26) Jan Urbanowicz — Nakło, nad Notecią, ul. Dąbrowskiego 81. 27) Zdzisław Najda — wieś Kolonowskie, poczta Wysowska, Woj. Śląsko-Dąbrowskie. 28) Zofia Motzkowa — Gdynia, ul. Abrahama 29/7.

PO DWIE WARTOŚCIOWE KSIĄŻKI OTRZYMALI:

29) Tomasz Niewodniczański. 30) J. Rzepkowski, 31) Bogusław Szymanek, 32) Stefan Szymanek, 33) Andrzej Piotrowski, 34) Aleksander Astachów, 35) Wojciech Piasecki, 36) Michał Hryniowicz, 37) Janusz Milewski, 38) Romuald Grzywaczyk, 39) J. Luciński, 40) Adam Groblewski, 41) Zbigniew Budny, 42) Jacek Dzwonkowski. 43) B. Steyer. 44) Zbign. Pankiewicz, 45) St. Korlic, 46) Zbigniew Maciejowski, 47) Jan Jóźwiak, 48) Jerzy Wojciechowski, 49) Wiesław Zaleski, 50) Stanisław Koss, 51) Roman Żurowski, 52) M. Trybulski, 53) K. Dworzański, 54) Arnold Kałużar, 55) Romuald Lipski, 56) Józef Księżopolski, 57) M. Dobrowolski, 58) Zenon Stawiarski, 59) Barbara Bukowska, 60) Mieczysław Ćwik.

PO 1 WARTOŚCIOWEJ KSIĄŻCE OTRZYMALI:

61)Zdzisław Chynowski, 62) Zygmunt Jung, 63) Stanisław Bielenin, 64) Eugeniusz Wende, 65) Zygmunt Lorencewicz, 66) Andrzej Tołkacz, 67) Jan Karp, 68) Olgierd Jarnatowski, 69) Alfred Urbaniak, 70) Zbigniew Bukowski, 71) Wojciech Kotlarek, 72) Józef Nochowicz, 73) Stefan Drobot, 74) Kazimierz Czuryło, 75) Józef Żytko, 76) Kazimierz Szramek, 77) Zenon Welke, 78)Marian Ziembiński, 79) Ryszard Langer, 80) Jerzy Kaniewicz, 81) Ewa Górówna, 82) A. Pyrczak, 83) Jerzy Wasicki, 84) Czesław Bochenek, 85) Cezary Trefon, 86) Jerzy Laska, 87) Aleksander Pszczółkowski, 88) Gabryela Półczyńska, 89) Kazimierz Włosek, 90) T. Martyni, 91) Janusz Sawicki, 92) Jan Suchecki, 93) Lech Matczuk, 94) M. Luciński, 95) Romuald Lipski, 96) Cyryl Wyrwa, 97) Józef Marcinkowski, 98) Jerzy Lech, 99) Czesław Olędzki, 100) Aleksander Piński.

UWAGA: Po odbiór kajaków należy zwrócić się do Sklepu Ligi Morskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 114, lub też porozumieć się listownie z tym sklepem w sprawie dostarczenia kajaku na adres zdobywcy nagrody.

W sprawie bezpłatnych przejazdów statkiem informujemy, że zapowiedziana przez nas podróż na trasie Gdynia—Szczecin nie może się odbyć, gdyż w r. b. komunikacja na tej trasie została wstrzymana. Obecnie statki Państwowej Żeglugi Przybrzeżnej kursują tylko na odcinku Gdynia — Hel, a trasa Sopot — Ustka uruchomiona zostanie dopiero w połowie lipca br. Wszystkich zdobywców bezpłatnych przejazdów powiadomimy w najbliższym czasie drogą listowną o terminie podróży, względnie prześlemy bilety.

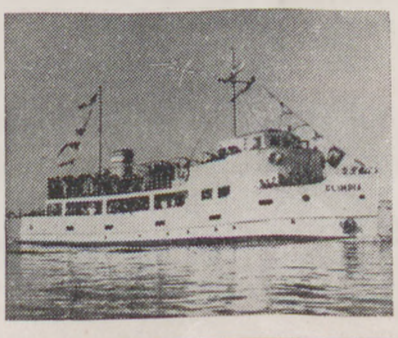
REDAKCJA

PRACUJESZ NA LĄDZIE – ODPOCZYWAJ NA MORZU

Państwowa Żegluga Przybrzeżna

ułatwi Ci wczasy

Codzienne kursy statków na trasach
GDYNIA – HEL
SOPOT – HEL
GDAŃSK – HEL



Cena biletu w jedną stronę 200,– zł

Od lipca otwarta zostanie trasa
SOPOT – USTKA

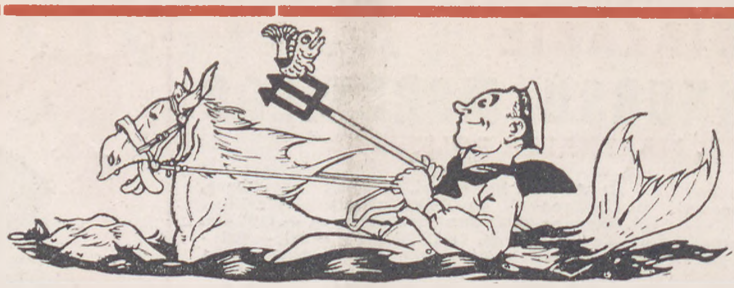


Fot. Kazimierz Komorowski
Montaż Czesław Zborowski

TREŚĆ

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 88 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

NA WESOŁEJ FALI



„Jak przed wojną...“

Można by powiedzieć, że całe tło tej sceny, było jak gdyby żywcem wyjęte z jednej z przedwojennych morsko-romantycznych „powieści“ w rodzaju „Tajemnica zatopionego biusthaltera, czyli miłość hrabiego Alfreda do Felci i odwrotnie“ —

Bo i rzeczywiście: statek pruł fale (szmaragdowe), one zaś szumiały jak gdyby nigdy nic, ktoś śpiewał, że koniecznie chciałby na dnie morza lec, słońce lśniło, mewy latały przepisowo za rufą a na dziobie stał ON — dość interesująca osobistość, którego sylwetka do złudzenia przypominała hr. Alfreda z „Tajemnicy biusthaltera“. Tęsknym wzrokiem, w którym igrały nieznane płomyki, patrzył w siną dal, a bladość lica świadczyła o tym, że nieznajomego trawi coś, czego on sam nie może strawić.

W nadziei przeprowadzenia interesującej rozmowy zbliżyłem się w tym kierunku.

— Wspaniała pogoda... — zacząłem dość niezręcznie.

Zrobił nieokreślony ruch ręką.

— Cóż! Pogoda jak pogoda — taka pogoda mój panie, przed wojną co dzień była. Dzień w dzień...

Zamilkłem i spojrzałem w twarz nieznajomego, która nagle pobladła jeszcze bardziej.

— Pan zdaje się troszkę źle się czuje?

Machnął ręką z rezygnacją.

— A któż proszę pana może się dzisiaj dobrze czuć?

— Że niby... zbyt mocno kołysze... za duże fale? — pytałem dalej.

— Fale?! Cha... cha.. cha... — „hrabia“ zaśmiał się z angielska — to wcale nie są fale! Trzeba było przed wojną widzieć fale! To ja rozumiem — nie to co teraz... — zaszlochał.

Zrobiło mi się go żal. Biedny człowiek. Jak bardzo musi cierpieć, że dziś już nie ma takich fal, jak przed wojną. Uprzejmość wymagała, abym rozmowę skierował na mniej przygnębiający temat. Uśmiechnąłem się, że tak powiem — do słońca.

— Piękne są te mewy — bąknąłem niezdecydowanie.

— Mewy? Owszem bardzo ładne. Ale pan myśli, że to są nasze, krajowe mewy?

Nachylił mi się do samego ucha.

— Wszystkie te mewy, co pan widzi, to zagraniczne mewy. U nas już dawno takich nie ma. A te, co są, to tylko na pokaz. Oho! Ja cośkolwiek znam się na tym. Mnie nie tak łatwo...

Nagły przechył statku spowodował, że nieznajomy pobladł jeszcze bardziej, gwałtownie przechylił się przez burtę, przy czym zauważyłem, że rzeczywiście nie było z nim tak łatwo...

— Musi pan jednak przyznać, że praca w portach, chociażby takie przeładunki...

Obejrzał się dokoła, i po chwili w lewym uchu posłyszałem tajemniczy szept:

— Niech pan im nie wierzy — przeładowują, owszem, zgadzam się, ale robią to tylko dla propagandy — ot, żeby w gazetach móc pisać... A w ogóle to szkoda gadać — bez nas nie dadzą sobie rady. Nie tak łatwo.

Rybacy A i B patrzą sobie w twarz

Mówiąc to zdecydowanym energicznym ruchem — przechylił się przez burtę, ale tym razem poszło mu już zupełnie łatwo.

Morskie słowa w lądowym znaczeniu



Przedstawiamy Wam Czytelnicy serię rysunków obrazujących szereg wyrazów powszechnie używanych tak w języku morskim jak i lądowym. Oto one: 1. **REKINY**, 2. **NISZCZYCIELE**, 3. **MINA**, 4. **KORSARZE**, 5. **BAŁWANY**. Jak widać morskie wyrazy w lądowym ujęciu mogą nabrać nieraz osobliwego znaczenia. Sądzimy, że wypróbowana domyślność naszych Czytelników zwolni nas od konieczności dawania dodatkowych komentarzy i proponujemy wszystkim kontynuowanie seryjki oraz nadsyłanie dalszych rysunków własnego pomysłu. Rysunki zamieszczone będą honorowane.

RYSUNEK BEZ PODPISU



Kuter X płynie z Gdyni do Szczecina. Na rufie i na dziobie tegoż kutra stoją dwaj rybacy A i B, ustawieni w ten sposób, że każdy z nich patrzy w przeciwnym kierunku tzn., jeśli A patrzy np. na wschód, to B na zachód, lub odwrotnie.

PYTANIE

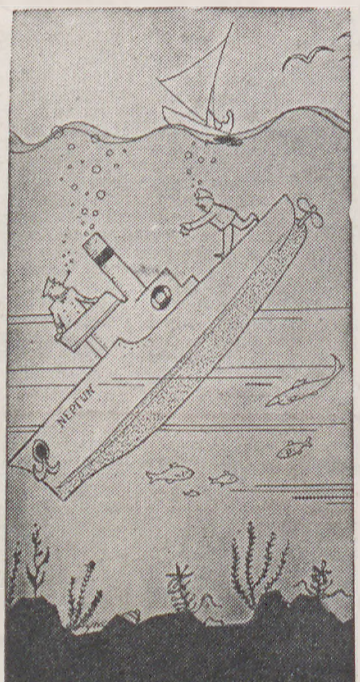
W jaki sposób rybak A może zobaczyć twarz rybaka B, a rybak B twarz rybaka A, jeśli żaden z nich nie użyje do tego celu lusterka, sztuk magicznych lub czarodziejskich zaklęć? Jeśli jest pytanie — musi być odpowiedź. Szukajcie.. Odpowiedź jest w tym numerze na stronicy ....

„ZAKOTWICZENIE“



Rys. st. mar. Karłowski

ROZWIĄZANIE KONKURSU z Nr 4 tzw. miesięcznika „Z BOCIANIEGO GNIAZDA“.



KAPITAN: — Psia kość, co za głupia sytuacja — fajka mi zgasła.

Oczekiwane z dawien dawna rozwiązanie konkursu Nr 4 „ZBG“ na podpis do rysunku wywołało wśród Czytelników niebywałe dotąd w dziejach konkursowych zainteresowanie, o czym świadczy nienotowana dotąd ilość listów od Czytelników z całego kraju. W tej sytuacji Jury konkursu miało niebywałą trudność w kwalifikowaniu odpowiedzi. W rezultacie postanowiono przyznać I i jedyną nagrodę za podpis, który obecnie zamieszczamy pod rysunkiem obok. Autorami tego podpisu okazali się ob. ob. Głowiński Zbigniew, Ćwiękała Jerzy, Rutka Adolf i S-ka. Wszyscy z Krakowa. Ustalenie indywidualnej I nagrody okazało się niemożliwe, gdyż wszyscy wyżej wymienieni na jednej kartce przysłali wspólnie 7 odpowiedzi, z których jedna została właśnie nagrodzona. Szczęśliwi laureaci proszeni są o podanie bliższego adresu celem przesłania nagrody.

Zachęcona niezwykłym powodzeniem Redakcja miesięcznika „ZBG“ postanowiła zorganizować NOWY, JESZCZE WSPANIALSZY

KONKURS

na rysunkowy dowcip morski. Rysunki, wykonane czarnym tuszem należy przesyłać do dn. 30 lipca br. na adres gdyńskiego Oddziału Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego“. Jako pierwszą nagrodę przeznacza się ponownie

500 ZŁOTYCH

niezależnie od honorarium za prawo reprodukcji rysunków.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO-Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski, F. Staszewski, Drukowano w Z.G. „P.W.“ w Gdyni, Nr 648. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca
W-18280